月刊ファミ通Bros. 攻略本シリーズ

PlayStation

RIDGE RACER REVOLUTION

リッジレーサー レボリューション パーフェクトガイド

©1993,1994,1995 NAMCO LIMITED.

全コースの攻略法を、徹底解説！
秘技なんかもすべて掲載した、まさにパーフェクトなガイドなのだ。

月刊ファミ通Bros.（ブロス）攻略本シリーズ

月刊ファミ通Bros. リッジレーサー レボリューション パーフェクトガイド

ASPECT

月刊ファミ通Bros. 攻略本シリーズ

PlayStation

RIDGE RACER REVOLUTION

リッジレーサー レボリューション パーフェクトガイド

©1993,1994,1995 NAMCO LIMITED.

RIDGE RACER REVOLUTION

PERFECT GUIDE

リッジレーサー レボリューション
パーフェクトガイド

リッジレーサー レボリューション パーフェクトガイド目次

CONTENTS

基本テクニック解説 …… 3 ~ 8 ページ

全車種スペックデータ …… 9 ~24ページ

初級コース攻略 …… 25~31 ページ

中級コース攻略 …… 32~37 ページ

上級コース攻略 …… 38~42ページ

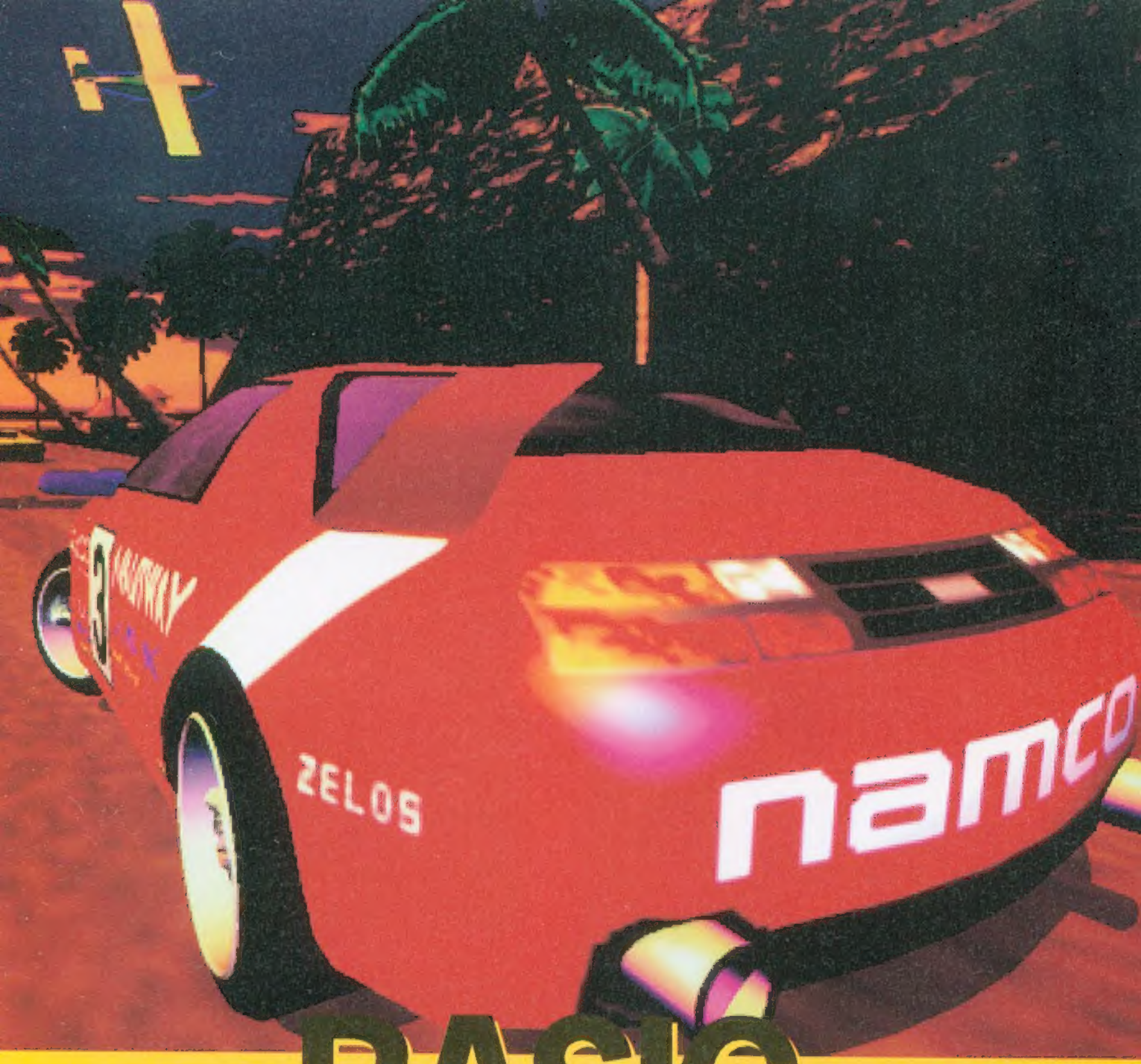
EXTRA初級コース攻略 …43~49ページ

EXTRA中級コース攻略 …50~57 ページ

EXTRA上級コース攻略 …58~62ページ

通信対戦テクニック …… 63~68ページ

スペシャルテクニック …… 69~78ページ



BASIC TECHNIQUE

基本テクニック編

このゲームには、"ドリフト" という実際にクルマを走行させるうえでのテクニックが必要だ。もちろんコントローラーでやるんだけどね。ここでは、そのドリフトをはじめ、『リッジ』をプレーするうえで重要なテクニックを詳しく解説するぞ。

『リッジレーサー レボリューション』をプレーするときに押さえたいトコロ

まずはドリフト。そして走行ラインの取りかた。このふたつがいちばん大事。そしてそれがすべてなのだ。

ドリフトってのは、単純に言ってしまうと、タイヤを滑らせながらコーナリングすること。走行ラインというのは、コースのどこを走るか、ということなのだ。

正しい走行ラインで走れば、ドリフトが楽になる。ドリフトをキチンとやれば走行ラインがちゃんと取れる。このふたつの要素は、密接につながっているのだ。

★まずはドリフトをマスターしよう★

やりかた

←まずコーナーにまっすぐ進入していく。ハンドルは切らない。

➡コーナーに入る手前あたりで、アクセルから指を離す。

←コーナー方向にハンドルを切る。まだアクセルはオフ。

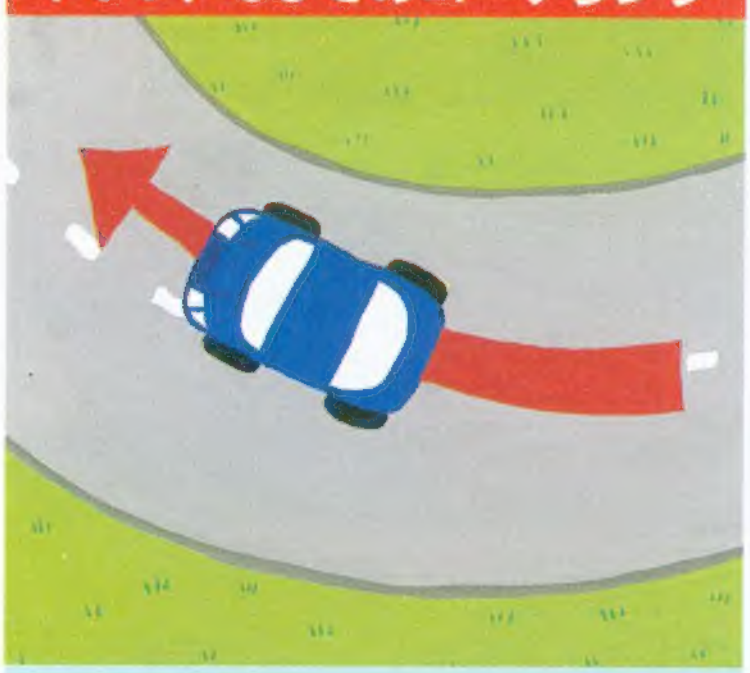
➡ハンドルを入れたままアクセルオンすれば、ドリフト完成。

やりかた自体は簡単で、左のような手順で、簡単にドリフトができる。とはいってもただクルマを滑らせることができる、といった段階。べつにコーナーじゃなくても、直線を走行中にアクセルをオフにして、ハンドルを切り、そのままアクセルを押すことで、リヤタイヤが滑り、ドリフトになる。そのままだと、左右にクルマがフラつきいて、そのうちタイヤが急激にグリップを取り戻して、あらぬ方向にグワッと走り出すはずだ。確かにこのままではコーナリングなんて無理。でも、クルマをコーナーのカーブに沿うように滑らせ、そして進みたい方向にグワッと走るように操作できれば、本物のドリフトとして、プレーに活用できるのだ。

←グリップ力の小さいクルマほど滑らせやすい。

◎どこでもドリフトでいいわけじゃないのだ◎

ドリフトなしでのコーナリング



そんなに急なカーブじゃないなら、グリップ走行でオーケー。ハンドリング性能がいいクルマなら、たいていのコーナーは、ノードリフトでクリアーできる。初心者は、そういうクルマを選ぶといいぞ。

ドリフトによるコーナリング

急なコーナーでは、グリップしたままでは、曲がる角度に限界がある。その限界を越えて曲がる方法がドリフト。ハンドリング性能の悪いクルマは、これじゃないと曲がれないコーナーが多くなるのだ。

どのコーナーでもドリフトで曲がれば速いか、というとそうじゃない。タイヤがスリップしているわけだから、クルマのパワーをロスしていることになるのだ。やはりキチンとグリップさせて走ったほうが速い。ドリフトは、グリップ走行では曲がり切れないような急なコーナーを曲がるのに使うのだ。曲がれる限界は、クルマの性能によって異なるので、ドリフトポイントもクルマごとに変わるぞ。

カウンターも忘れずに！

ドリフトは、なるべく速くやめて曲がるほうが、タイムアップにつながる。タイヤのグリップを取り戻すには、曲がった方向とは逆にハンドルを切ればいい。これをカウンターを当てるという。ただ、ギューッと逆にハンドルを切るのではなく、チョコチョコとハンドルを切ってカウンターを当てよう。

★コーナリング時の走行ラインについて★

走行距離は、なるべく短いほうがタイムは速いよね。極端な話、まったく同じスピードで、インにベッタリと走った場合と、コースをグネグネと蛇行しながら走った場合では、タイムにおのずから違いが出るはずだ。ということは、コースをどう走るか、いわゆる走行ラインをどう取るか、ということが重要なのだ。このページでは、コーナリング時の代表的な走行ラインである〝アウト・イン・アウト〟をはじめ、いろんなコーナーに対応した走行ラインを紹介していくぞ。

◎基本中の基本!〝アウト・イン・アウト〟◎

性能にもよるけど、クルマの曲がりかたには限界があるし、急なコーナーほど、スピードを落とさないとダメだよね。この〝アウト・イン・アウト〟というコーナリング法は、曲がる角度を最小限に押さえて、できるだけ速いスピードでコーナーを曲がりましょうってやりかただ。まずコーナーのアウト側（右コーナーだったらコース左端）から、曲がり始めて、イン側の壁をかすめるように通り過ぎて、またアウト側に抜けていく。グルーッと大回りするような感覚だ。昔のレースゲームのように、インにベターッと貼りついて曲がろうとすると、相当スピードを落とさなければならない。そのまま曲がろうとしても、曲がり切れないはずだ。

インベタで曲がった場合

インから曲がろうとすると、たいていコーナー出口付近で曲がり切れなくなり、あわててブレーキ踏んでガツン！　てな場合が多いのだ。

アウト・イン・アウト

アウトから曲がってイン側をなめるように過ぎ、またアウトに抜ければ、無理に曲げる必要もなく、結果的に速く確実にコーナリングできる。

◎走行ラインには、ほかにもバリエーションがあるぞ◎

アウト・イン・アウトがコーナリングの基本的な走行ラインなのは、まえのページのとおり。でも実際のコースを見ると、コーナーがひとつだけポツンとあるのはあまりない。ゆるいカーブと急なカーブが連続で、とかS字コーナーとか、いろいろなコーナーの組み合わせでひとつのコースが構成されているのだ。たとえばひとつめの右コーナーをアウト・イン・アウトで抜けたとする。でもすぐ左コーナーが控えていたとすると、どうだろうか。右コーナーをアウト側に抜けたということは、コース左端、つまり左コーナーから見るとイン側に抜けたことになる。これでは曲がれない。そこで、右の記事にあるような応用技が必要になるのだ。

『リッジレーサー レボリューション』用語総まとめ

ドリフト…タイヤを滑らせて、限界以上の角度にクルマを曲げるテクニック。

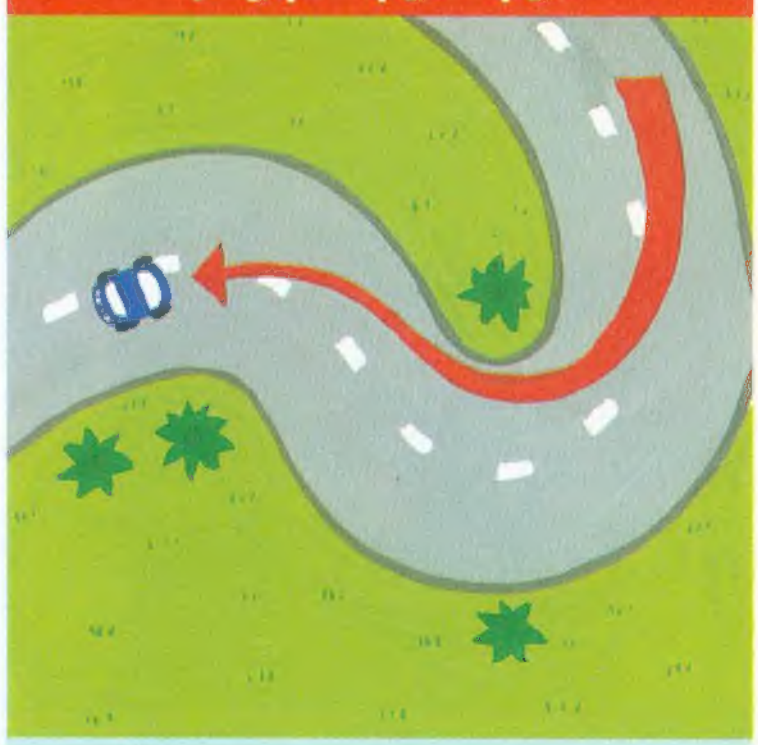
エンブレ……エンジンブレーキの略。アクセルをオフにすることでブレーキ代わりにする。ブレーキングよりもゆるやかに減速できるぞ。

カウンター……ドリフト状態のときに、曲がる方向とは逆の方向にハンドルを切ることで、滑り過ぎるのを抑える役割を果たす。

インベタ……イン側の壁に沿うようにコーナリングする方法。ゆるやかなコーナーではこのやりかたでオーケー。

ヒール&トゥ……このゲームの場合、指1本でアクセルとブレーキを押したり離したりして、す速くコントロールすることを指す。

アウト・イン・イン



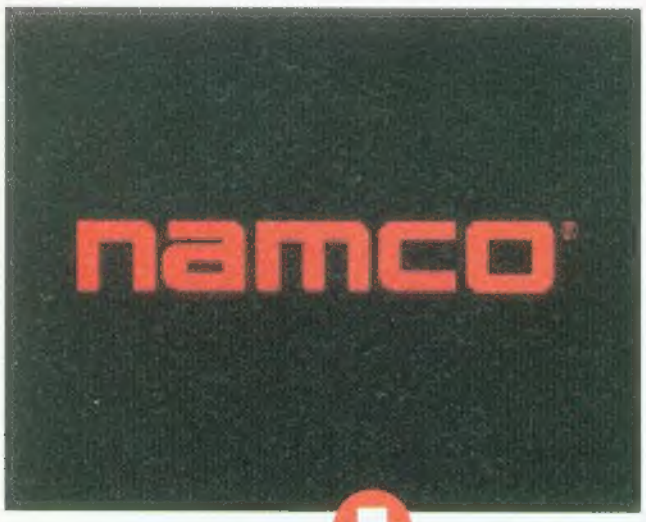
この場合、最初のコーナーでインに付いてしまうと、つぎのコーナーのインに付けなくなってしまう。そこでインにはあまり寄らずに、アウトに抜けるのだ。

アウト・ハーフ・アウト

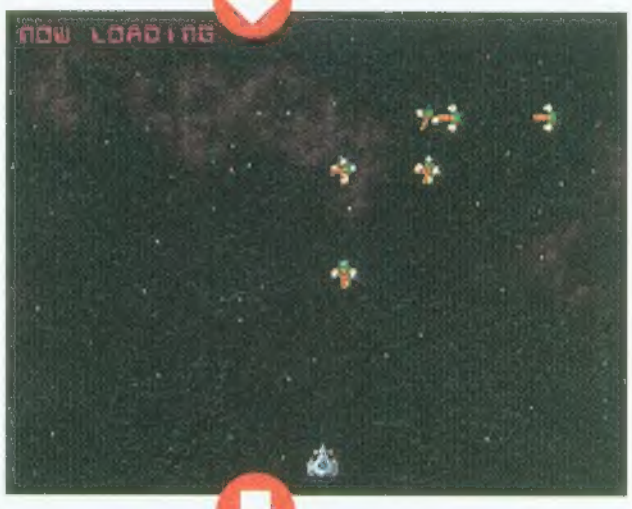
イラストのようなコーナーだと、イン側に付いて最初のコーナーを抜けたほうが、つぎのコーナーが曲がりやすい。ふたつめはアウト・イン・アウトでオーケーだ。

★コースを走るまえに「ギャラガ88」をクリアー!!★

電源をオンしてゲームを読み込んでいる最中に、『ギャラガ'88』のボーナスステージをミニゲームとして楽しむことができるよね。これをただの暇つぶしだと思っている人は甘い。敵を1匹も逃さずにやっつけると、使えるマイカーが通常の4台から12台に増えるのだ。この『ギャラガ'88』をクリアーするコツは、敵の動きを完全におぼえること。いつも同じパターンで動いているから可能なはずだぞ。

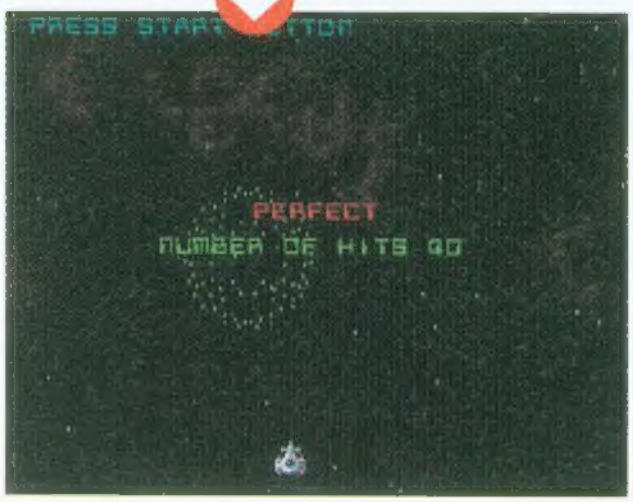


➡とりあえずソフトをセットして電源を入れる。そして待つ!



➡ローディング中『ギャラガ'88』のボーナスステージが始るのだ。

➡落ち着いて敵のトリッキーな動きに対処する。ようは慣れだ。



➡パーフェクトクリアーをすると花火が上がる。たーまやー。

クリアーすると クルマが12台に増える!!

さらにムダ弾ゼロでクリアーすると…

答えは74ページに!!

ここではキミたちが使うことのできる全15車種について解説していく。ただし、なかには特別な条件を満たさないと使うことのできないクルマもある。また、MAXIMUMSPEEDの欄のS、R、X、Zはクルマのタイプを表わしているのだ。

全車種グラフィック・性能表

ALL CARS GRAPHIC &SPEC

可もなく可可もない哀しき超バランスタイプ

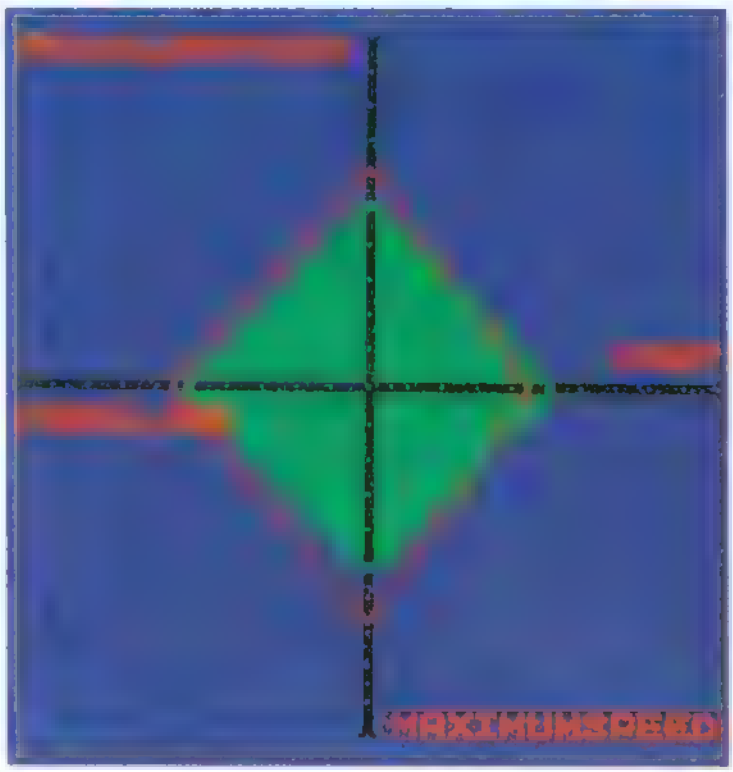
F/ARACING

加速、最高速、ハンドリング、グリップのバランスがとれて、いかにも平均的だと思われがちだが、じつはそうでもない。全車平均と比べると、かなりこのクルマの性能が劣っていることがわかるだろう。

⊙MAXIMUMSPEED⊙

S	AT	162	Km/h
	MT	166	Km/h
H	AT	183	Km/h
	MT	187	Km/h
X	AT	204	Km/h
	MT	208	Km/h
Z	AT	225	Km/h
	MT	229	Km/h

⊙SPECIFICATIONS⊙



※SPECIFICATIONSの折れグラフは全15台のトップを表わしたものです。

キツいコーナーも楽々クリアーのビギナー向き

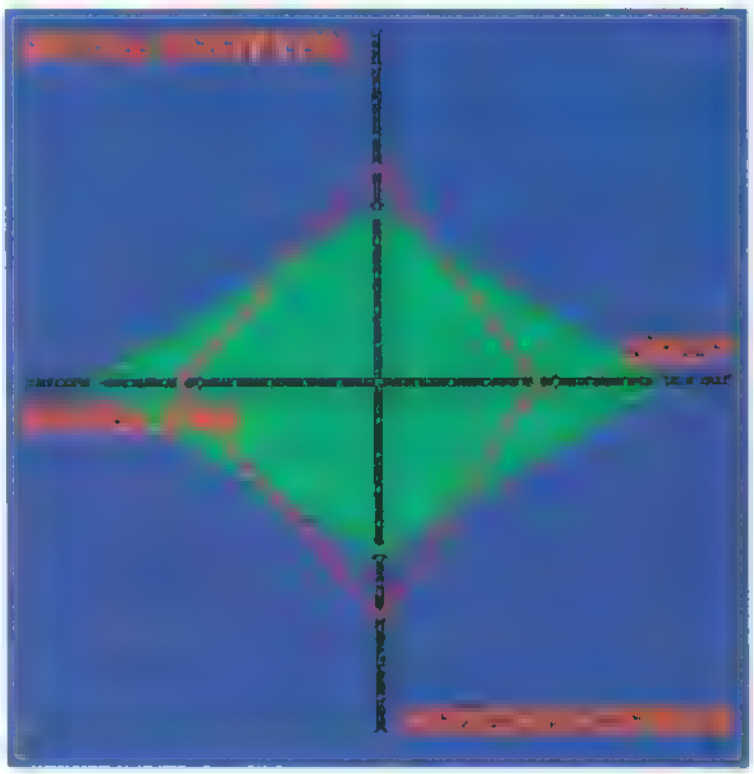
RT RYUKYU

グリップ力が高いのが少々気にはなるが、ハンドリングのよさでそれはカバーされている。スピードがあまり出ずに、しかもコーナーを曲がりやすいという、ビギナーにうってつけの乗りやすいクルマ。

MAXIMUMSPEED

S	AT	160	Km/h
	MT	164	Km/h
R	AT	181	Km/h
	MT	185	Km/h
X	AT	202	Km/h
	MT	206	Km/h
Z	AT	223	Km/h
	MT	227	Km/h

SPECIFICATIONS



加速性能ピカイチの黄色いダッシュ野郎

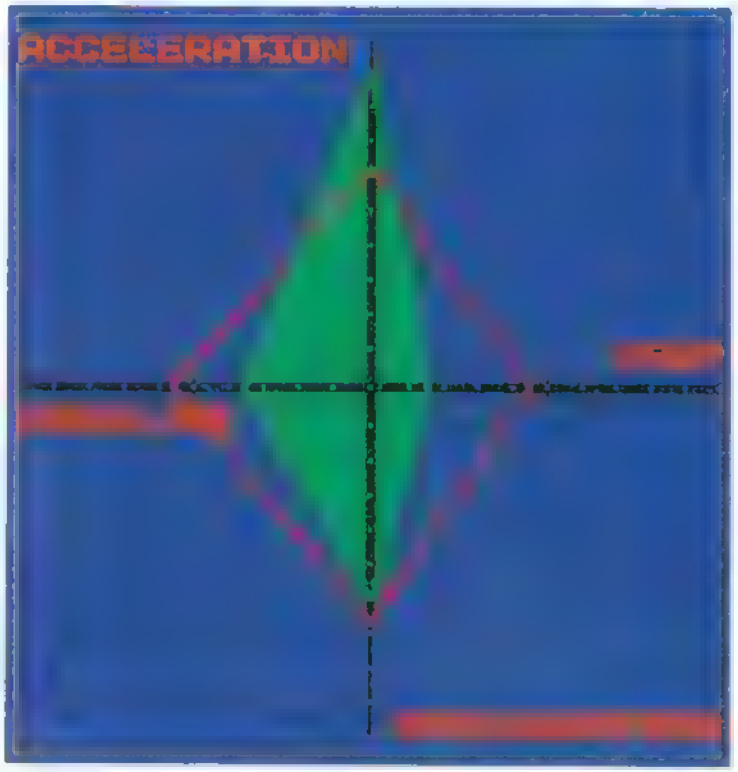
RT YELLOW SOLVALOU

障害物にぶつかって減速してしまっても、その加速力ですぐに立ち直れるところあたり、RT RYUKYU同様ビギナー向きのクルマと言えよう。ただしハンドリングが悪く、苦労させられるが……。

MAXIMUMSPEED

S	AT	171	Km/h
	MT	175	Km/h
M	AT	192	Km/h
	MT	196	Km/h
X	AT	213	Km/h
	MT	217	Km/h
Z	AT	234	Km/h
	MT	238	Km/h

SPECIFICATIONS



※SPECIFICATIONSのグラフは性能の目安を表わしたものです。

マキシマムスピードで勝負の青い稲妻！

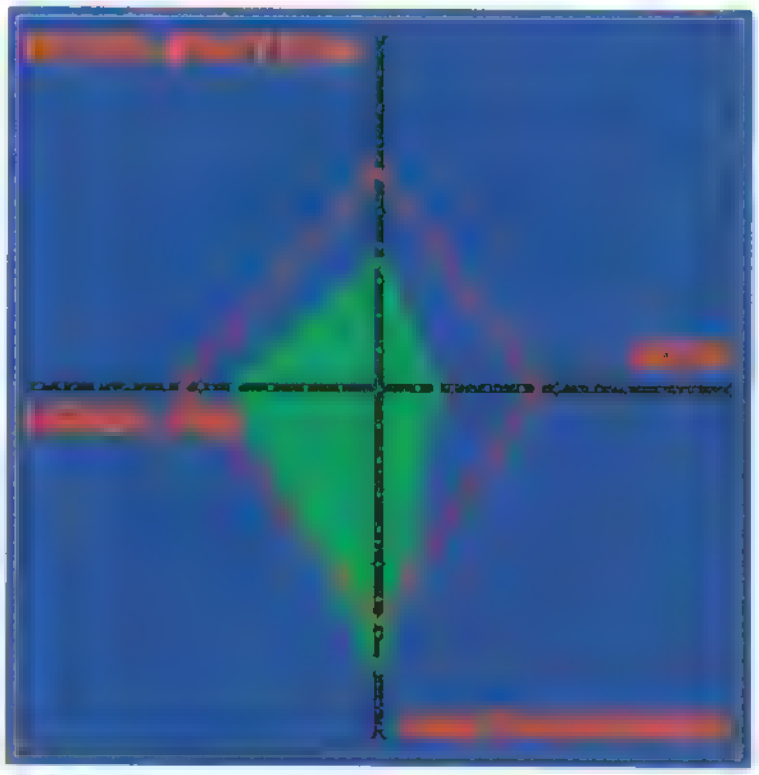
RT BLUE SOLVALOU

22、23、24、ページで紹介しているライバルカーの3台を除けば、いちばん速いクルマ。そういった意味では、もっともおすすめできるマシン。タイムアタックをするときは、RT BLUE SOLVALOUを！

MAXIMUMSPEED

S	AT	184	Km/h
	MT	188	Km/h
R	AT	205	Km/h
	MT	209	Km/h
X	AT	226	Km/h
	MT	230	Km/h
Z	AT	247	Km/h
	MT	251	Km/h

SPECIFICATIONS



女性のマッピーファンにだけオススメのマシン!?

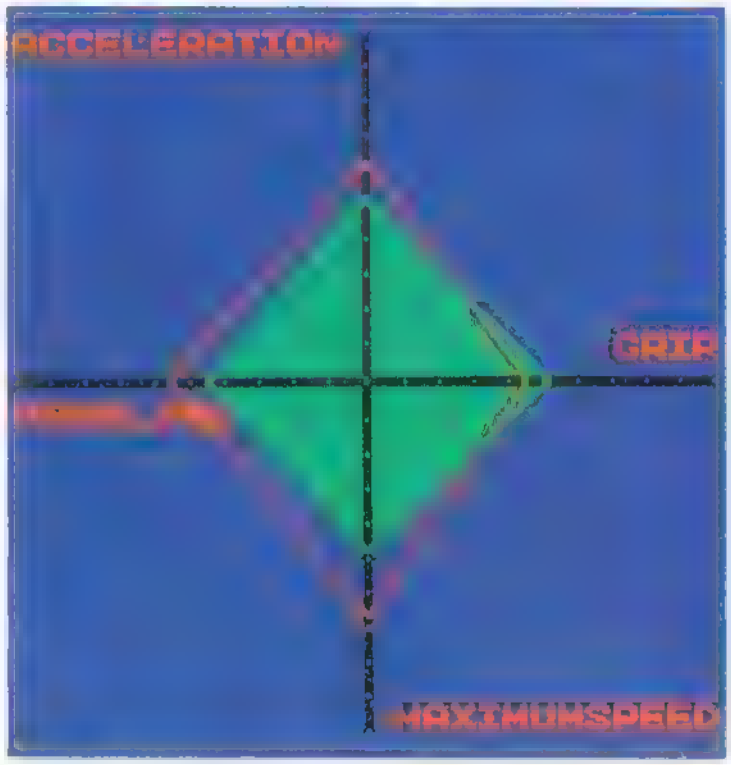
RT PINK MAPPY

いまいち使えないF/A RACING以上に使えないクルマ。F/Aよりもハンドリングが悪いんだからタチが悪い。通信対戦のときにハンデとしてなら役に立つかもしれないが……。

MAXIMUMSPEED

S	AT	163	Km/h
	MT	167	Km/h
A	AT	184	Km/h
	MT	188	Km/h
X	AT	205	Km/h
	MT	209	Km/h
T	AT	226	Km/h
	MT	230	Km/h

SPECIFICATIONS



※SPECIFICATIONSのかいつうは上らにのびるほど良いことを表わしています。

男性のマッピーファンにだけオススメのマシン!?

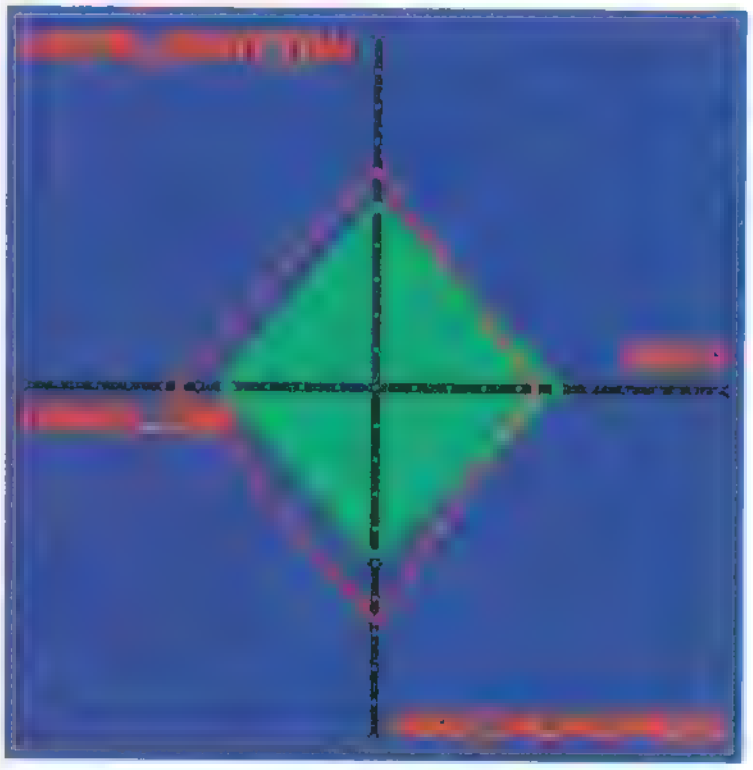
RT BLUE MAPPY

なんだ、RT PINK MAPPYの色違い……と思ったら大間違い。じつはハンドリングがBLUEのほうが少しよい。どんぐりの背比べといってしまったらそれまでだが。マゾっけのあるマニアになら。

⊙MAXIMUMSPEED⊙

S	AT	163	Km/h
	MT	167	Km/h
R	AT	184	Km/h
	MT	188	Km/h
X	AT	205	Km/h
	MT	209	Km/h
Z	AT	226	Km/h
	MT	230	Km/h

⊙SPECIFICATIONS⊙



そこそこの速さと切れ味抜群のハンドルで勝負！

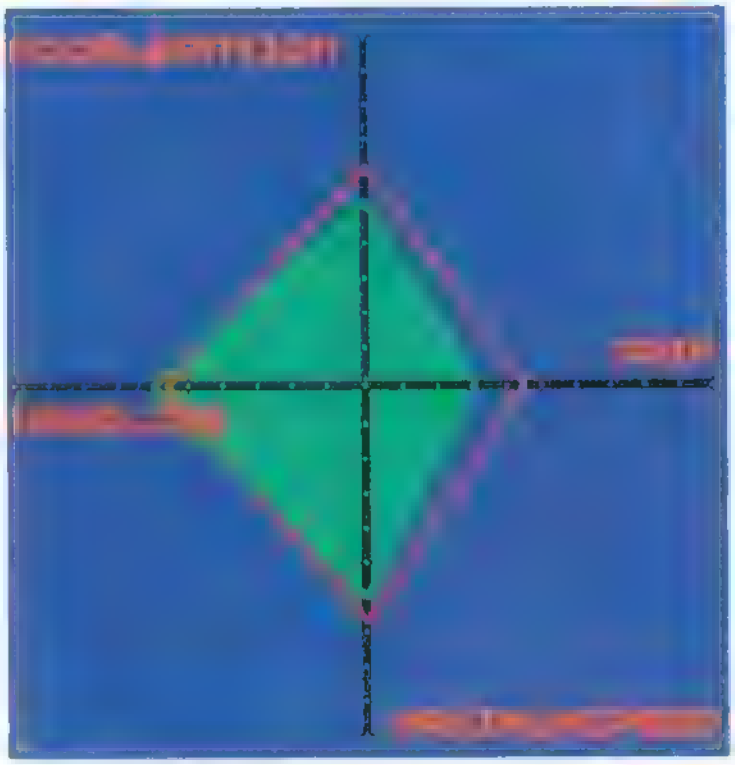
GALAGA RT PRID'S

車体側面に、『ディグダグ』のプーカァがペイントされたバランスタイプのクルマ。F/A RACINGよりも最高速、ハンドリング性能が上でグリップ力が低いので、同じバランスタイプでも、乗りやすい。

⊙MAXIMUMSPEED⊙

S	AT	173	Km/h
	MT	177	Km/h
H	AT	194	Km/h
	MT	198	Km/h
X	AT	215	Km/h
	MT	219	Km/h
Z	AT	236	Km/h
	MT	240	Km/h

⊙SPECIFICATIONS⊙



※SPECIFICATIONSのチャートは、計測値の平均を表わしたものです。

小手調べにはもってこいの乗り心地

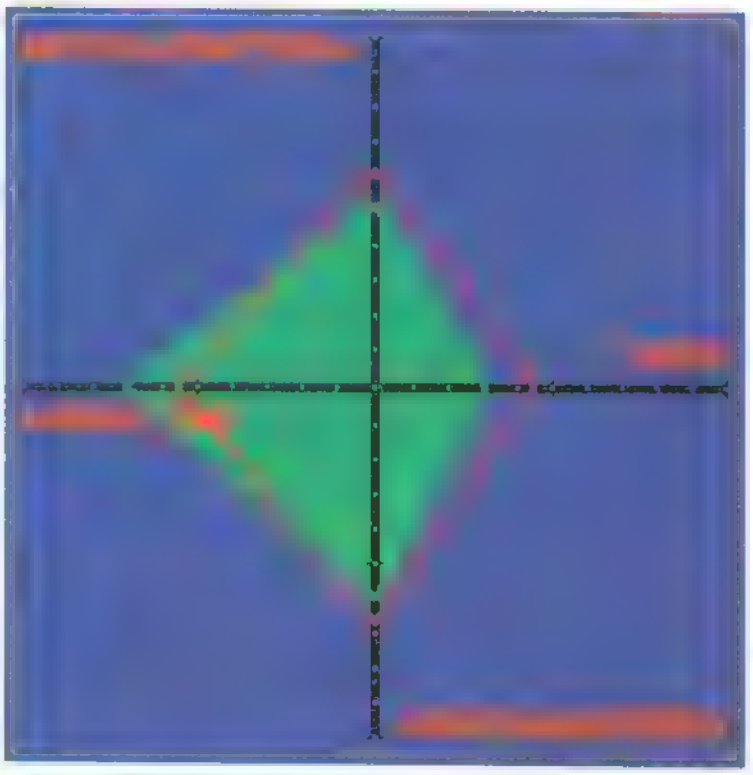
GALAGA RT CARROT

考えようによっては、もっとも扱いやすいクルマ。RT RYUKYUのつぎにハンドリングがよく、グリップが悪くドリフトしやすいからだ。テクニカルになった『レボリューション』向きのマシンだ。

MAXIMUMSPEED

S	AT	173	Km/h
	MT	177	Km/h
N	AT	194	Km/h
	MT	198	Km/h
X	AT	215	Km/h
	MT	219	Km/h
2	AT	236	Km/h
	MT	240	Km/h

SPECIFICATIONS



強いて言えばマキシマムスピードが高いのが売り

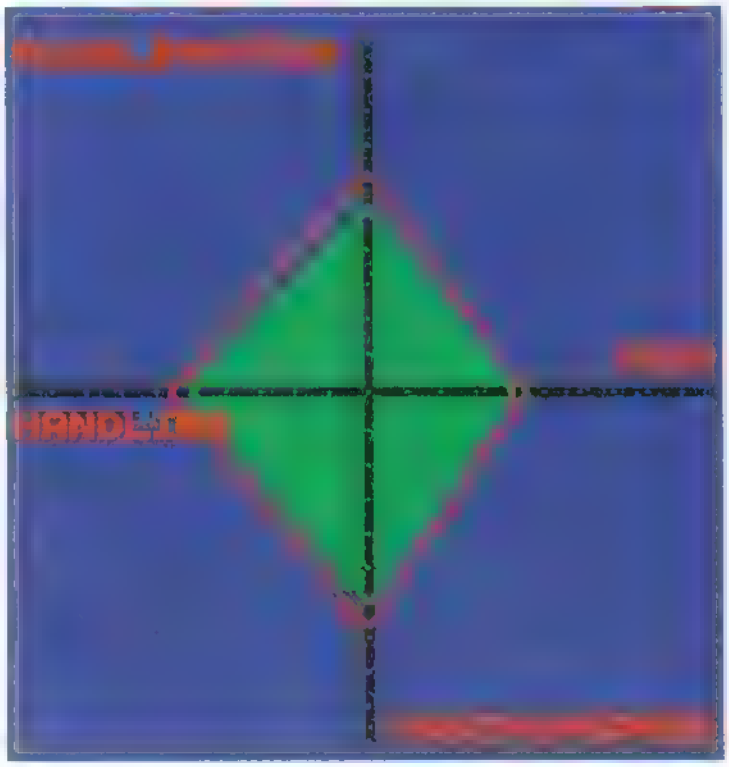
RT BOSCONIAN

どこかにこのクルマの売りがあるとすれば、最高速が多少速いこと。といっても、GALAGA RT PRID'Sをはじめ、同じスピードを持つマシンは腐るほどある。果たしてこれを売りと言っていい?

⊙MAXIMUMSPEED⊙

S	AT	173	Km/h
	MT	177	Km/h
R	AT	194	Km/h
	MT	198	Km/h
X	AT	215	Km/h
	MT	219	Km/h
Z	AT	236	Km/h
	MT	240	Km/h

⊙SPECIFICATIONS⊙



※SPECIFICATIONSの古いタイプは白バイはありません。

ハンドリングがイマイチなRT BOSCONIAN!?

RT NEBULASRAY

RT BOSCONIANとほぼ同スペックのクルマ。ハンドリング性能に少々の違いがあるが、乗りにくいマシンであることに変わりはない。ハンドリングが悪いぶん、こちらのほうがより悲惨。

MAXIMUMSPEED

S	AT	173	Km/h
	MT	177	Km/h
R	AT	194	Km/h
	MT	198	Km/h
X	AT	215	Km/h
	MT	219	Km/h
Z	AT	236	Km/h
	MT	240	Km/h

SPECIFICATIONS

RT YELLOW SOLVALOUに次ぐ加速性能が頼もしい

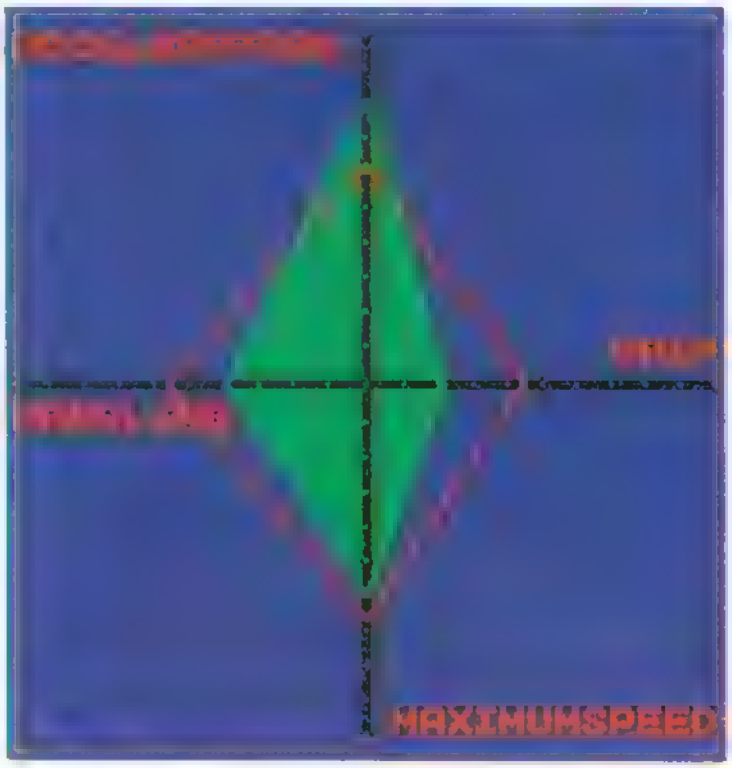
RT XEVIOUS RED

最高速こそ、RT BOSCONIANなどと肩を並べているけど、加速性能はたいていのクルマにはヒケをとらない。赤いRT YELLOW SOLVALOUといって差し支えないだろう。

⊙MAXIMUMSPEED⊙

S	AT	173	Km/h
	MT	177	Km/h
R	AT	194	Km/h
	MT	198	Km/h
H	AT	215	Km/h
	MT	219	Km/h
Z	AT	236	Km/h
	MT	240	Km/h

⊙SPECIFICATIONS⊙



※SPECIFICATIONSのおいクップは上記のとおりとなります。

RT BLUE SOLVALOUに次ぐ最高速が頼もしい

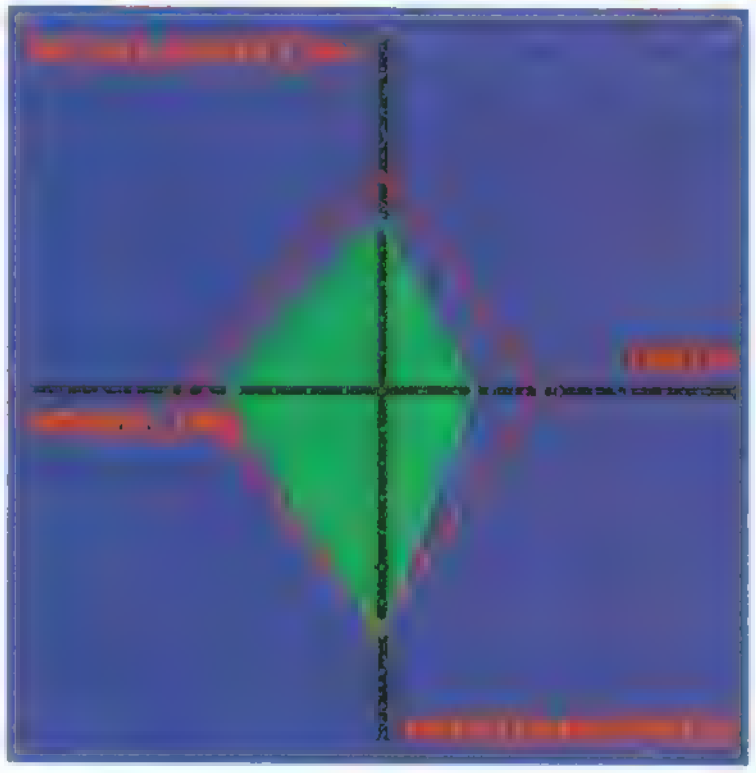
RT XEVIOUS GREEN

5本の指に入る最高速が売り。ほかの性能は並だが、扱いやすいとも言える。小粒なRT BLUE SOLVALOUといったところか。立場が中途半端なぶん、使われる機会は少なそうだが……。

MAXIMUMSPEED

S	AT	178	Km/h
	MT	182	Km/h
R	AT	199	Km/h
	MT	203	Km/h
X	AT	220	Km/h
	MT	224	Km/h
Z	AT	241	Km/h
	MT	245	Km/h

SPECIFICATIONS

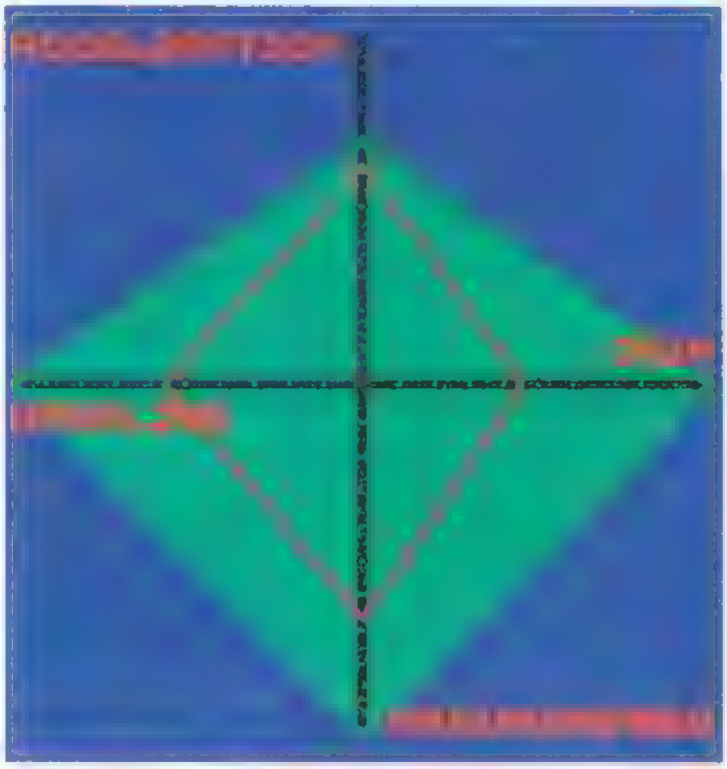


もうおなじみの通称コキブリカー

13th RACING

漆黒のボディーに13の文字とデビルのペイント。前作では最強のライバルカーとして登場していたが、今回は3番手に甘んじている。といっても、加速性能以外はマックスに近いマシンなのだ。

⊙SPECIFICATIONS⊙



⊙MAXIMUMSPEED⊙

S	AT	204	Km/h
	MT	208	Km/h
R	AT	228	Km/h
	MT	232	Km/h
X	AT	252	Km/h
	MT	256	Km/h
Z	AT	276	Km/h
	MT	280	Km/h

加速がよくて最高速もピカイチの小さな悪魔

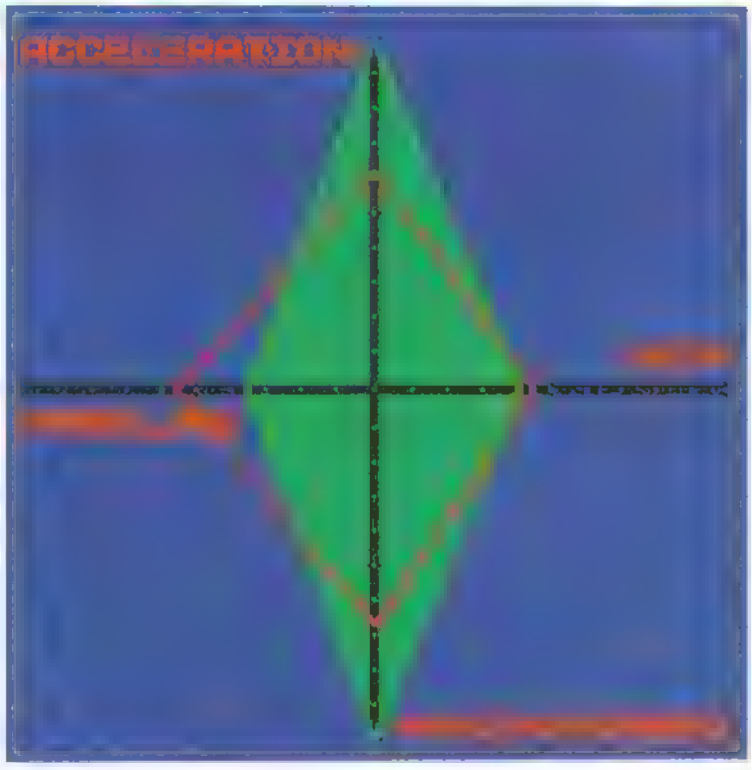
13th RACING KID

新登場の2番手ライバルカー。ハンドリングに物足りなさを感じるかもしれないが、グリップ性能が悪くドリフトさせやすいので、じつはとても乗りやすいのだ。上級者向けではあるが、いいマシンだぞ。

⊙MAXIMUMSPEED⊙

S	AT	210	Km/h
	MT	214	Km/h
R	AT	234	Km/h
	MT	238	Km/h
X	AT	258	Km/h
	MT	262	Km/h
Z	AT	282	Km/h
	MT	286	Km/h

⊙SPECIFICATIONS⊙



天使か悪魔か？

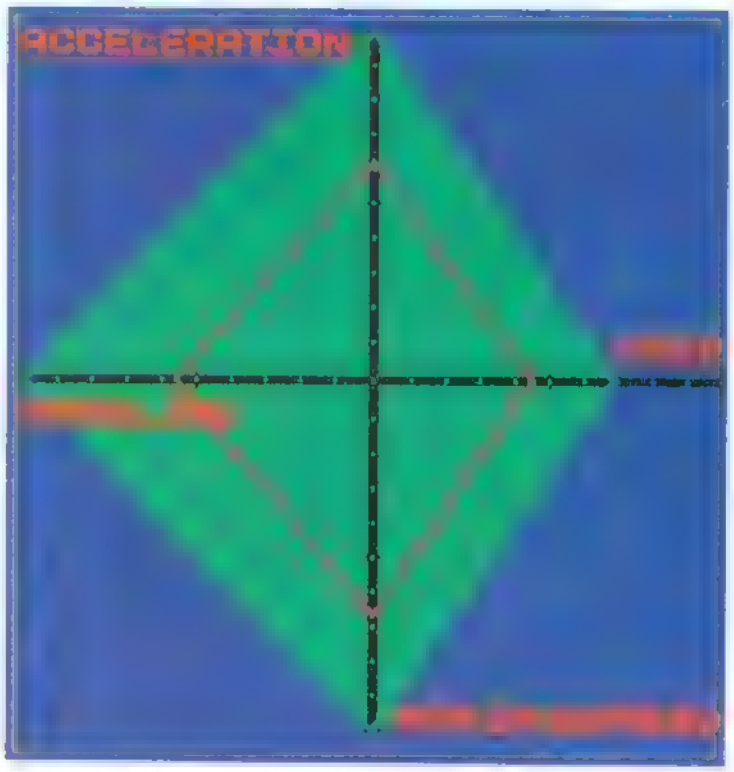
WHITE ANGEL

得異なフォルムが印象的な最強ライバルカー。グリップ以外すべてマックスというズバ抜けたその能力を武器に走る。高性能なだけに乗りこなすのが難しいが、手に入れてしまえば、まさに最強だ。

MAXIMUMSPEED

3	AT	210	Km/h
	MT	214	Km/h
4	AT	234	Km/h
	MT	238	Km/h
5	AT	258	Km/h
	MT	262	Km/h
N	AT	282	Km/h
	MT	286	Km/h

SPECIFICATIONS



※SPECIFICATIONのグラフは全体の比較をあらわしたものです。

PLAYING TECHNIQUE.1

コース攻略編

まずは最初から用意されている、初級〜上級の3コースを走ってみよう。初心者は、やはり初級から始めたほうがいいだろう。どんなにぶつかってもいいから、とにかく何回か走ってみて、そのうえでこれから始まる攻略を読んでみてほしい。

初級コース

南国気分が味わえる海沿いの道が美しいコース。難易度はそれほど高くないので、流れる景色を楽しみつつ走りたいね

それほどキツイコーナーはないので、比較的楽に1位を取れるコース。ただ、途中にあるヘアピンが、第2ジャンプ地点のつぎに控えているので、着地してからの操作が難しいかも。そのほかには、ナムコホテルコーナーや、最終コーナーが、ちょっとテクニックを要する。まずはここでみっちり基本操作を練習しよう。

このコースに最適なクルマはコレだ!!

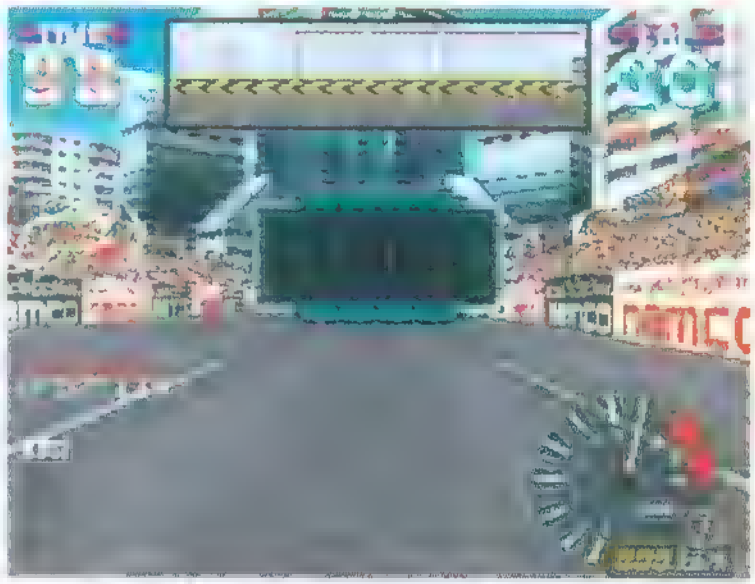
GALAGA RT CARROTは、ハンドリング性能が高く、グリップ力が低いので、曲がりやすく、ドリフトさせやすい。まさに初心者向けのクルマだ。各コースの攻略は、すべてこのクルマを使用して行なっていくぞ。

←最高速もそこそこ速く、加速も悪くない名車だ。

スタート～ナムコホテルコーナー

速にスタートする方法とは？

7000回転あたりまでアクセルをふかしてスタートすると、ホイルスピンを起こさずに、スムースかつクイックに発進できる。まず、アクセルを押し続けて回転数を上げておき、カウントダウンの"ワン"のときに、アクセルから指を離す。そして"GO！"の声とともに、再びアクセルをオンにするのだ。これでバッチリ!!



⬆7000回転付近で、アクセルを細かく連打しながら微調整をして、スタートしてもいいぞ。

トンネル直後の右コーナーに注意

⬆➡トンネルを抜ける直前になったら、あらかじめハンドルを右に切っておけば大丈夫だ。

第1トンネル出口はすぐ右コーナーになっている。トンネルが上ばり坂になっているので、コーナーが見えにくいけど、ここは覚えればいい。

ノーブレーキでイケるナムコホテルコーナー

このナムコホテルコーナーは、Sタイプのクルマの場合、ドリフトなしでオーケー。Xタイプ以上になるとドリフトが必要。まずコーナー手前の道を、右側から2番目と3番目の車線をまたぐように走り、正面に藁葺の小屋が目に入ったら、ハンドルを右にグイーッと切りっぱなしにする。これで曲がれるぞ。おっと、アウト・イン・アウトを忘れないようにね。

山間部入り口～第1ジャンプ地点

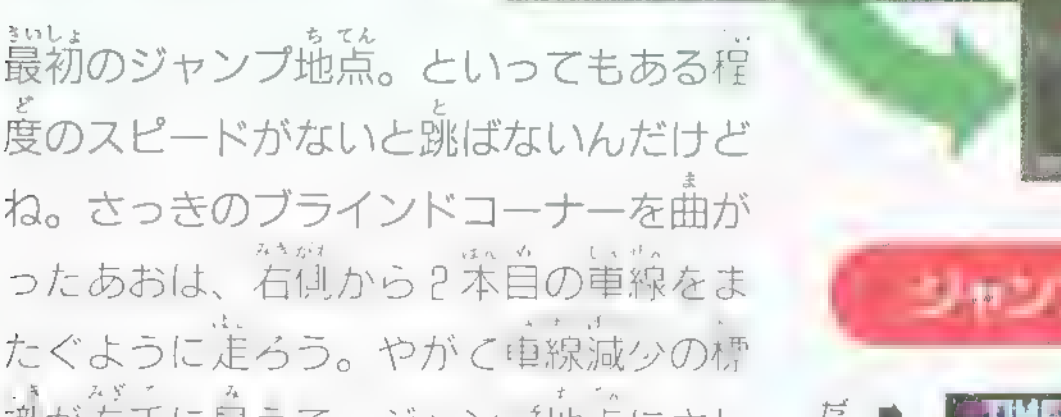
➡写真のこのあたりからハンドルを右に入れ始めるとグー。

ブラインドの右コーナー

このコーナーは、上ぼり坂をちょうど越えたところにあるので、プレーヤーからは見えない。ここは、まずまっすぐ走り、正面に見える黄色い矢印が目の前に迫ったあたりからハンドルを切り始めると、ちょうどいい具合に曲がれるぞ。

⬅⬇クルマの位置は2番目の車線のまま跳ぶ。着地するまえに、右に少しハンドルを切るのだ。

1回のジャンプ地点はコース右側から跳べ！



⬆右側から2番目の車線をキープしたまま、ジャンプ地点に進入する。標識が見えるかな？

最初のジャンプ地点。といってもある程度のスピードがないと跳ばないんだけどね。さっきのブラインドコーナーを曲がったあおは、右側から2本目の車線をまたぐように走ろう。やがて車線減少の標識が右手に見えて、ジャンプ地点にさしかかる。あとはクルマの位置をキープしたまま跳ぶだけ。ブレーキングする必要はまったくないぞ。着地した先のコースが、ちょっと右に曲がっているので、着地する直前に、ハンドルをほんの少し右に入れておこう。そんなに難しくないぞ。

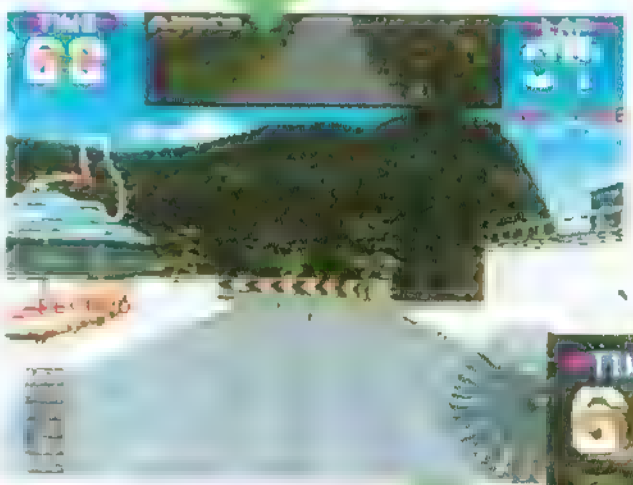
ジャンプねらいくもよし

➡ポンッという感じで、ブレーキを一瞬だけ押せば、減速はするけど確実だ。

第2ジャンプ地点～ヘアピンコーナー

➡3本ある車線の、真ん中の車線をキープして走るのだ。

ここが初級コース最難関のポイント。ヘアピンだけでもつらいのに、なんとその直前にジャンプゾーンが!!　いったいどうすれバインダーッってなところだよね。まずジャンプ地点に、真ん中の車線から入ろう。跳んで着地したら、すぐにアクセルから指を離し、左にトンッとハンドルを切る。そしてアクセルを押してドリフトを始めるのだ。あとはコーナーの出口が見えたら、その方向にクルマが向くまで、右にカウンターをチョコチョコと小刻みに当て、グリップを回復させよう。



➡そしてジャンプ。できるだけまっすぐ跳ぶように。

ここからドリフトを開始するのだ!!

➡目の前に、急カーブを示す標識が迫ったら、アクセルから指を放してドリフト開始。ドリフト中は、壁しか見えないけど、ここはじっくりガマンのときだ。

➡やがてコーナーの出口が見えてくるので、カウンターを当てるように。

⬇カウンターの当てすぎで、右に車体が流れたら、今度は左にカウンターだ。

海岸通り～最終コーナー

➡イン側から離れそうになったら、ハンドルを切ればいい。

1～4右コーナーはインにぶつけろ

海岸線に出たら、長い右コーナーが続く。GALAGA RT CARROTなら、ここはラクラクと曲がることができるぞ。基本的にはインベタでオーケー。インの壁に沿うように走れば問題ナシだ。

トンネル直前のコーナーは左に寄れ

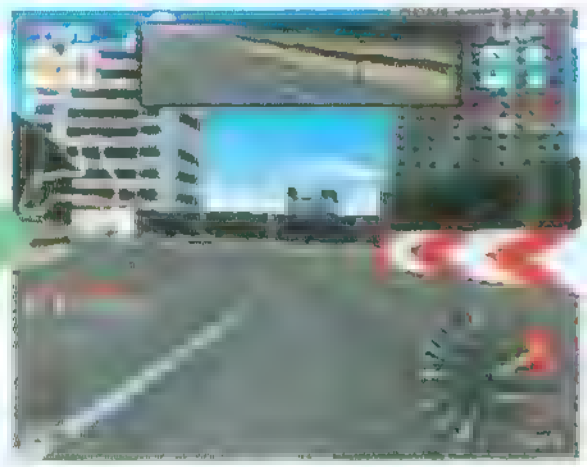
ここもCARROTなら楽勝。コース左側にある急カーブ標識にさしかかったら、右にハンドルを切りっぱなしにしておけばいい。右の壁にぶつかりそうになったら、ハンドルをちょっと戻してやろう。

➡コース真ん中よりやや左寄りから曲がり始める。

最終コーナーもドリフトなしでイケる!

いよいよ最終コーナー。ここの目印は、コーナーズバリ右側の壁にある、赤地に白い矢印が表示されている急カーブの標識。この標識にさしかかったら、左に曲がろう。ハンドルは切りっぱなしだ。

➡最終コーナーまえの右カーブはインベタで。



●タイプRの場合は、標識にさしかかると同時に曲がるとちょうどいいぞ。

⬅このくらいまで標識に近づいたら、ハンドルを一気に左に切り込むのだ。

もっと速くなりたい人のために

■Xタイプ以上だとドリフトなんてせずに曲がるらしいフ

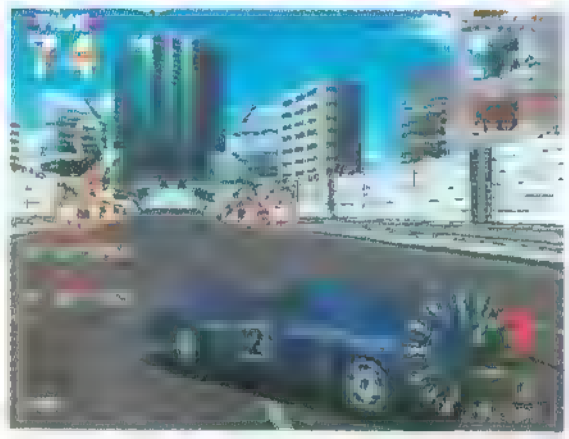
⬅ジャンプ地点も、跳ぶまえにブレーキングが必要になる。

初級コースのタイム短縮のポイントは、当然失敗しないということと、できるだけ早めにドリフト状態から復帰すること。ドリフトを必要以上に長くすると、速度が落ちてしまうのだ。下の目標ラップタイムは、タイプSのGALAGA RT CARROTのもの。クルマのタイプはS、R、X、Zの順に最高速が高くなる。それだけドリフトなどのタイミングが早まるので、より速い操作が必要なのだ。

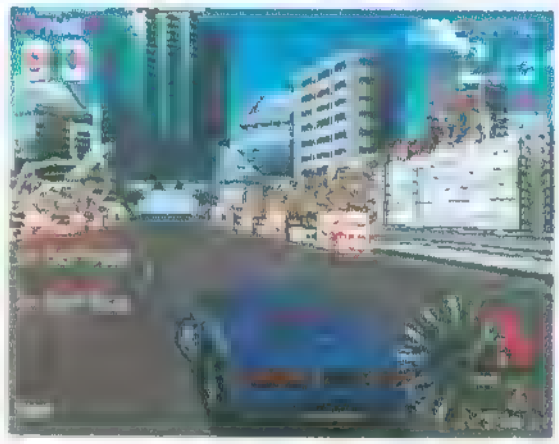
目標ラップタイム	
1周	57秒800
総合	2分53秒400

ちょっとオトクな"ネジコン"のお話

通常のコントローラーの場合、方向キーを押すと、前輪が徐々に曲がり始め、そのまま押しっぱなしにしておくと、前輪が曲がる角度が最大になる。これが、アナログ入力ができるネジコンだと、目一杯にハンドルを切った場合、一瞬にして前輪を限界まで曲げることができるのだ。ということは、ネジコンのほうが、曲がりやすいってことだよね。たとえばBLUE SOLVALOUなどの、ハンドリングが悪いクルマにはうってつけのコントローラーなのだ。



⬅青いヤツだと、初級の最終コーナーはドリフトだ。



➡でもネジコンだと、ドリフトなしで曲がれるのだ。

中級コース

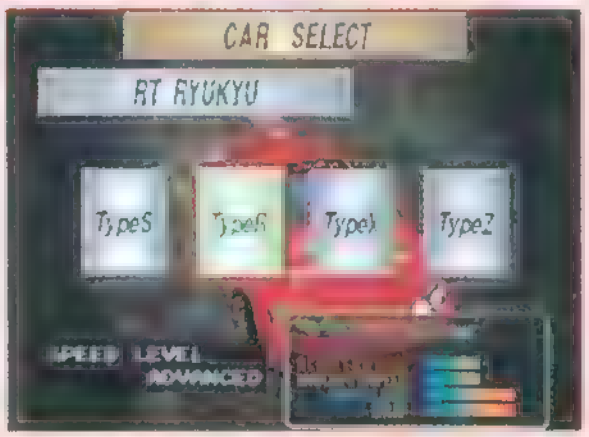
ADVANCED

初級コースの途中から分岐して、山間部を縫うように走るコース。当然初級コースよりも、難易度は高くなっているぞ。

大部分が初級コースと同じなので、その部分は初級と同じやりかたでクリアーできる。問題は新しく登場する分岐コース。山中をクネクネと走るワインディングロードが、初心者泣かせになるかもね。そして終盤に出てくるS字クランク。ここは、初級から上級のなかでももっとも無事に通過することが難しいポイントだ。

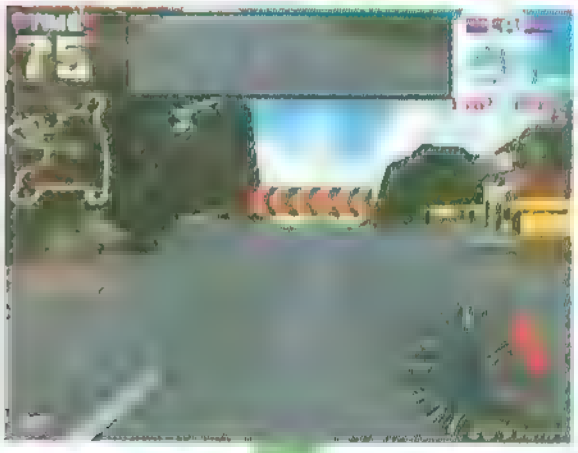
このコースに最適なクルマはコレ!!

ここも攻略は基本のCARROTで行なう。ただし、クルマのタイプはR。最高速が時速200キロメートル近くなるので、より俊敏な操作を要求されるぞ。ほかには、ハンドリング性能がいいRT RYUKYUが向いているぞ。



➡グリップが良すぎるので、ドリフトさせづらいかも。

コース分岐点～第2トンネル



←↓こっちはもっと方向指示どおりに、素直に曲がればオーケー。

左を守ろうね

初級コースのブラインドコーナーを通過したあとに、左を示すでかい標識がある。ここはその指示どおりに曲がればいい。つぎのトンネルは、インベタで大丈夫。ただトンネル出口のジャンプ地点に備えて、クルマを真ん中寄りに位置させよう。

←トンネルはインベタで。左から2車線目をキープして走ろう。

トンネルの出口はジャンプゾーンなのだ

トンネルを出ると、いきなりクルマが宙に跳ぶ。そう、ここはジャンプ地点なのだ。ジャンプするだけでなく着地したあとに、左は右端の車線がひとつ減り、つまりトンネルの右端を走ってそのままジャンプすると壁に激突、大事故につながるわけだ。トンネルの真ん中、もしくは、左から2車線目を走っていれば、ジャンプしてもちゃんとコース内に着地することができるぞ。

車線減少に注意！

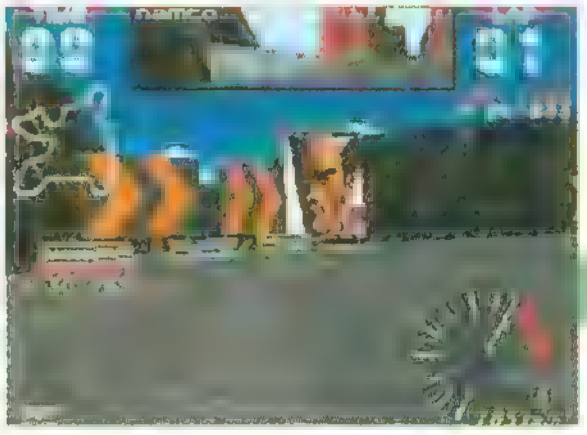
←このままトンネルを抜けるのだ

跳ぶときはまっすぐに

←ジャンプはまっすぐ跳ぶのが基本。姿勢を正しましょう。

平八コーナー～灯台コーナー

"平八"のカンバンを目安にしよう



この"平八"コーナを曲がるときの目安は、カンバン横のガードレール。コーナー左側にあるガードレールを通りかかる直前に、アクセルから指を放し、右にちょっとハンドルを切ってドリフトすると、曲がりやすいぞ。ハンドルはあまり切りすぎると、今度は右に曲がりすぎて、壁に接触してしまう。ちょっと右に入れてドリフトしたあとは、細かくカウンターを当てたほうがいい。

⬆➡平八のカンバン脇にある、ガードレールを通過する直前に、アクセルから指をちょっと放し、ドリフトを開始する。

➡ドリフトが始まったら、チョコチョコ細かくカウンターを当て、姿勢を立て直すのだ。

灯台を右手に見ながらドリフト

"平八"コーナーとほぼ同じ要領で曲がれる。黄色と黒のカーブ標識に通りかかる直前にドリフトを開始する。そのまえに下だり坂でスピードが乗っているので、タイミングは早めに取ったほうがいい。曲がり始めたらカウンターを小刻みに当てよう。右にハンドルを切り込ませないように。

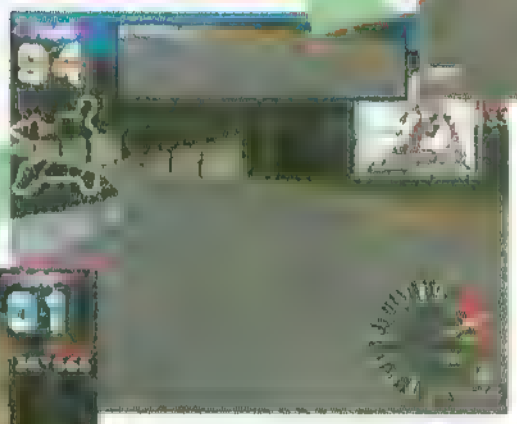
⬅⬆この標識にさしかかる直前にアクセルから指を放して、ドリフトする。ハンドルはチョイ入れぐらいでいい。

➡曲がり始めたら、カウンターを軽く当てよう。

⬇出口が見えたら本格的にカウンターを当てる。

左ロングコーナー～スカイコーナー入り口

灯台コーナーをキチンとクリアーしないと……



➡⬇ひたすら左に。CARROTなら楽勝で曲がれるぞ。

灯台コーナーから姿勢を立て直したら、すぐに長い左コーナーが待ちかまえている。そんなにカーブは急じゃないが、下だり坂なので、最高速以上にスピードが上がるのだ。タイプRまでなら、インベタで楽勝で曲がれるが、タイプXやZになると、より正確な走行ラインが要求される。灯台コーナーをキチンとクリアーして、イン側に沿うように走れば何の問題もなく曲がれるんだけどね。

左に入れっぱなし！

安全策でドリフトか？　根性を出してノーブレーキか？

トンネルに入ってすぐの右コーナーは、右側の天井からぶら下がっている、青いカーブ標識を通過する瞬間に、ハンドルをグイーッと右に入れればギリギリで曲がれる。でもタイミングがかなりシビアなので、安全にドリフトでいくのもいい。

[ドリフトでいく場合]

➡ドリフトでいく場合は、ノーブレーキで曲がる場合よりも手前から行なう。

➡ハンドルはちょっと切ってドリフトさせて、すぐにカウンターを当てよう。

[ノーブレーキでいく場合]

➡この標識を通過する瞬間に、右にグイッとね。

スカイコーナー〜第3トンネル

左側の壁が開けている中抜きトンネルは、このコース最長の右コーナーだ。わりと急なうえ、途中でさらに急角度に曲がり込む。でもCARROTなら大丈夫。イン側の壁をなぞるように走れば、難なく曲がれるのだ。やりかたとしては、右にハンドルを切りっぱなしにしておいて、イン側の壁にぶつかりそうになったら、ちょっとハンドルから指を放せばいい。

ひたすらインベタで走る

←ハンドリング性能がいいこのクルマならではの芸当だ。

ドリフトかノーブレーキか？

第3トンネルに入って最初のコーナーは、右側の天井からぶら下がっている標識を通過する瞬間に左にハンドルを切りっぱなしにしておけば、曲がることができる。

➡標識通過と同時に思いきりハンドルを左に切り込め!!

ただタイミングがシビアなので、安全策として、ドリフトで抜けるのもアリだ。ドリフトのタイミングは、標識を通過する瞬間から始めるとちょうどいいぞ。

➡コース幅があるので、多少のズレは問題ない。

➡ハンドルはまく切って、ドリフトしないとダメ。

➡ドリフトの場合も、同じ場所から曲がるぞ。

第3トンネル出口～クランク最終コーナー

←トンネルの出口あたりから、左側の車線をキープしたまま走る。

トンネルの出口は、たった2車線しかない狭いコースになっている。問題はその先にあるクランク。ここを抜けるには、まず左側の車線を走り、クランクが近づいたら、右にグッとハンドルを切り、すかさず左に切り返せば減速なしでいける。

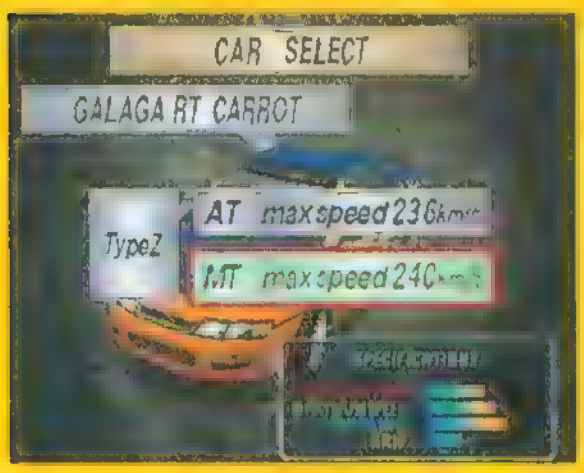
→まず右コーナーが来るので、左端から一気に右に切り込んでいく。

↑そしてすぐに左に切り返す。このあいだは約0.5秒くらい。

もっと速くなりたい人のために

■ハンドリングよりも、最高速のクルマでやるといいよ。

中級コースで、タイプXのCARROTだと、だいたい1周1分8秒台、総合で3分25～6秒台が標準的なタイムだ。クランクや第3トンネルの最初のコーナーをノーブレーキでいけるようになったら、1分4秒台も狙える。総合タイムも、3分24秒台が出せるぞ。コースに馴れれば、ドリフトポイントは平八コーナーと灯台コーナーの2ヵ所だけになるはず。ベストラップ狙いの人は挑戦してみよう。



←CARROTのタイプZで走ればさらにタイムはアップ。

目標ラップタイム	
1周	1分6秒160
総合	3分22秒438

上級コース

EXPERT

いよいよ上級コースなんだけど、難易度は中級とたいして変わらない。中級コースをうまく走れれば、ここも大丈夫だ。

中級よりもさらに曲がりくねったコースだが、中級で1位を取れるくらいの力があれば、そう難しくはない。急なカーブや幅が狭いコースは、これまでにもあったんだからね。でも中盤の右ロングコーナーがちょっとツライかも。どのへんまでドリフトすればいいかわかりにくいからだ。あとは中級のテクが応用できる。

このコースに最適のクルマはコレ!!

ここもCARROTのハンドリングのよさが活躍する。このクルマは攻略記事のベースカーなので、それ以外でいうと、RYUKYUなどのハンドリング重視のクルマ。簡単にドリフトができるBOSCONIANも適している。

←グリップ力が低く、曲がりやすいマシンがいいぞ。

コース入り口〜S字コーナー

道幅が急にせまくなる！

中級コースのスカイコーナー入り口付近から分岐して、上級コースに入る。コース入り口には、中級コースへの分岐点と同様に、デカイ矢印の標識が立っているぞ。コースに入ると、いきなり道幅が1車線ぶんくらい狭くなるので、あまり左右に大きく操作しないように。

逆S字コーナーは左右への切り返しを大きく！

コースに入ってすぐのところは、左→右→左の逆S字状のコーナーになっている。ここで思い出してほしいのは、基本テクニック編で登場したアウト・イン・アウトのコーナリング法だ。まず最初の左コーナーの、もっともイン側、つまりコーナーの曲線の頂点のような場所をかすめるように曲がり、続いて右コーナーの同じ場所を走る。各コーナのイン側を線で結ぶようなラインを取れば、美しいコーナリングが可能だ。CARROTのハンドリング性能なら、道なりにただ曲がってもいけるけどね。それ以外のクルマだと、ラインをキチンと取らないとダメだぞ。

⬅コースの色が一部濃くなっているところで左に曲がる。

➡つぎは右側のカーブ標識にさしかかったら右に。

⬆最後に、左側にあるカーブ標識にさしかかる直前にハンドルを左に切り込めば曲がれるぞ。

右ロングコーナー

➡コーナーから見てアウト側、つまりコース左端から進入。

ターボリフトがある!

右に長く曲がり続けるロングコーナー。コーナー入り口でドリフトしても、途中でドリフトが終わってしまって、また、リフトしないといけなくなるんじゃないかな。ここは、ほんの少しだけリヤタイヤを滑らせ続けながらドリフトすると曲がりやすいぞ。コーナー入り口からドリフトさせ始めるんだけど、ハンドルを一気に入れずにやってみよう。クルマがちょっと右を向いたら戻すのを、コーナーの出口が見えるまで、少しずつ右にハンドルを切って滑らせ続けるのがコツ。たとえばカウンターを当てればいいぞ。

⬆アクセルから指を放したら、チョンとほんの一瞬だけ右にハンドルを切る。

ターボリフトがある!

コーナー出口が見えるまでドリフトだ!

⬆➡すぐにカウンターを当てたいところだが、逆にコーナー方向にチョンチョンとハンドルを切り、少しずつクルマを滑らせていこう。この状態のまま、コーナーの出口が見えるまで曲がるのだ。

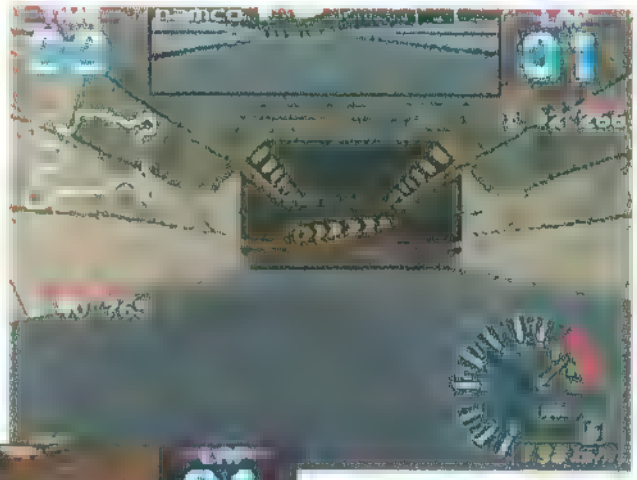
⬆コーナーの出口が見えたらここで左にカウンターを当て、一気にドリフトから復帰する。かなり長い距離を、ドリフトでうっ張っていくぞ。

第3トンネル

大きい曲がり角だ！

[illegible]と中くらいの幅しかない。最初にここを走ったときには、かなり壁にぶつかることになるだろう。

ポイントとしては、おもいっきり大きく操作しないこと。チョコチョコ細かくハンドルを切ってクルマの向きをコーナーと平行になるように調整しよう。



←入り口は左コーナーになっている。まだここは楽だ。

↑左コーナーに行く前に、クルマをコース右端に寄せておく。この位置から……

←↓一気に左いっぱいにハンドルを切り込む。ビビってハンドル戻しちゃダメだぞ。

思いきって曲がれ！

トンネルに入ったあとにすぐ右コーナー、左コーナーと続くか、問題がこの左コーナー。アウト・イン・アウトの要領で、イン側のカドにクルマの側面をぶつける気持ちで、一気に曲がろう。安全にドリフトで抜ける場合は、ノーブレーキで曲がるときよりも手前から滑らせればオーケー。

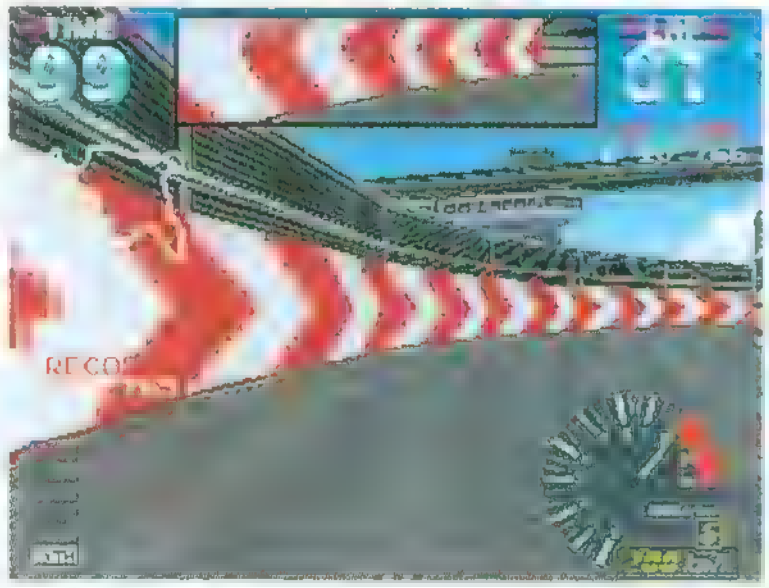
早めに調整してフォローする

左いっぱいに切りこんで曲がったら、すぐにハンドルを逆方向に少し切っておく。そのままだと、曲がった勢いで、右側の壁に激突してしまうぞ。こういった狭いコースで曲がったあとは、逆方向にハンドルを切ってクルマの方向をまっすぐに直すことを念頭に置いておこう。

↓走りも女のコもハプタケアが大事なのだよ。

ヘアピン～最終コーナー

ヘアピンは、ロングカーブと同じ方法で意外と簡単にクリアーできる。最終コーナーは、コース右端から、少しずつ左端に寄っていくように曲がればバッチリだ。



↑右端2車線目から、クイックイッと右端に寄っていくように曲がれば、ここも楽勝でクリアー。

➡コーナーが目前に来たらアクセルをオフ。バックマンのカンバンが画面上部にあるはず。

←カーブの標識にさしかかったら、ハンドルを右にちょっと切って……。

➡ふたたびアクセルオン。あとは方向の微調整をするだけで曲がれる。

もっと速くなりたい人のために

初めはだいたい，1分20秒台くらいが標準的なラップタイム。総合だと4分切ればまずまずといったところだ。タイプXのCARROTなら、突き詰めていけば、1分15秒前後に納まるはずだ。もちろんもっと速いタイムも狙える。やはりポイントは、ロングカーブを早く立ち上がることと、トンネルで壁に接触しないこと。これだけでラップタイムは飛躍的に上がる。記事をもとにいろいろ試してみよう。

目標ラップタイム	
1周	1分17秒500
総合	3分48秒800

➡ロングカーブで、早めにドリフトを終わらせるとか……。

←トンネルをいかに失敗しないでいくか、が重要なのだ。

PLAYING TECHNIQUE.2

エクストラコース攻略

初級、中級、上級コースをすべて1位でクリアーすると、エクストラコースが遊べるようになる。これは、初級～上級各コースを逆走するものだ。ただ逆に走るだけで、コーナーの曲がりかたなどが、まったく別のものになったりするぞ。

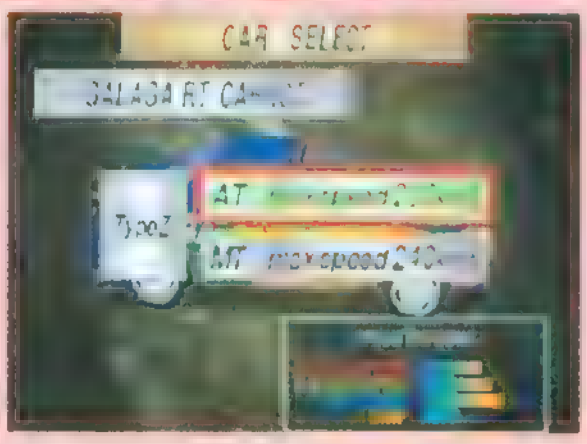
エクストラ初級コース

初級の逆送コース。でも初級の攻略法は通用しないぞ。まったくの別モノと思って、あらためて攻略し直したほうがいい。

スタート位置が、中級コースとの分岐点付近に変更され、初級におけるブラインドコーナーが第1コーナーになる。初級では難所だったヘアピンは、ジャンプしなくていいぶん楽になっているぞ。海岸通りへの入り口は、コーナー先の見通しがきかなくなったので、逆に初級よりも難しくなっているのだ。

このコースに最適なクルマはコレ!!

エクストラコースの攻略の使用するベースカーは、CARROTのタイプX。エクストラコースが遊べるようになると、タイプXより速いタイプZか使えるが、速すぎて乗り手を選ぶ。使いやすさではタイプXかいちばんなのだ。



スタート地点～ナムコホテルコーナー

スタート位置が変化

エクストラコースでは、ほかのクルマが通常よりも速くなっている。1、2回ミスしただけで、1位を逃すってこともあるぞ。スタート直後が上ばり坂で、加速がいくぶん鈍くなるので、なるべくホイルスピンしないように、7000回転でピタリと発進してクイックスタートを決めよう。

コーナリングも変化するぞ

ノーブレーキで曲がれたナムコホテルコーナー。エクストラコースの場合は、ちょっと無理。ドリフトで曲がるしかないのだ。目印は砂浜に建っている小屋。これが正面に見えるまで近づいたら、ドリフトを始めよう。でもあくまでも目安なので、実際は、もう少しタイミングを早めたほうが、よりスムースに曲がれる。

⬆このコーナーは、わりとドリフトを引きずりやすいので、カウンターを当てすぎないように。すぎると、今度は逆方向にドリフトしてしまうぞ。

➡ブフィンアコーナーは、チェックポイントを通過する瞬間にハンドルを切ればいい。

⬅車線の中央やや右寄りを走る。ナムコホテルコーナーのインガ、正面にあれば正解。

➡砂浜のホンタテ小屋(!?)が見えたら、ドリフト開始。

第1トンネル～ホームストレート

第1トンネルの入り口は、上ばり坂の先にあるせいで、若干見えにくくなっているが、トンネルの入り口は見えるので、そこを目指して曲がれば問題はない。そのままま っすぐ進むと、トンネル内コーナーのイン側が目のまえに来るので、そのコーナーに沿ってインベタで曲がる。ホームストレートは、途中ジャンプ地点があるので、クルマをコースと平行になるように、まっすぐ走らせよう。斜めに走っていると、ジャンプしたときに、コースの壁にはうり出されてしまう。着地したら、つぎのS字コーナーを曲がるために、右から2車線目をキープするのだ。カーブは緩やかだし、コース幅も広いので、ここでミスするのはもったいないぞ。

ちょっとわかりにくい!?

⬆トンネル入り口は、コーナーが見にくくなっている。トンネルを目指して左に曲がるしかない。

ラインを守って美しく!

⬆トンネル内に入るとすぐ右側の壁が迫るぞ!! この壁のカーブに沿って、インベタで曲がるのだ。

車体をまっすぐにして

⬆トンネルを抜けたら、車体をまっすぐにして、コースの中央をキープして走ろう。

ジャーンプ!

⬆でないと、ジャンプしたときに、クルマが予期しない方向に跳ばされることになるのだ。

S字コーナー

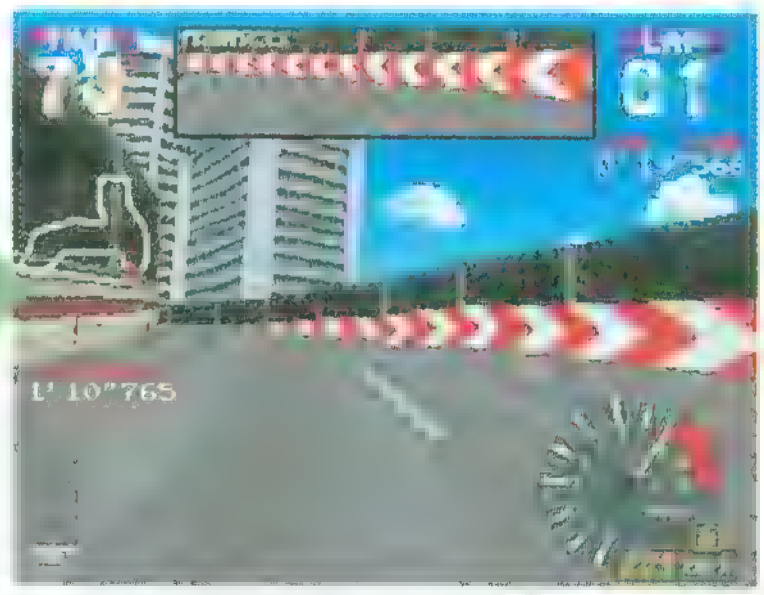
右から2車線目をキープして走っていくと、やがて右手にコーナーが見えてくる。ここはS字状になっていて、最初の右コーナーに続いて左コーナーが待ちかまえているのだ。ただ、カーブ自体はそんなに急ではないので、ドリフトなしでオーケー。アウト・イン・アウトのラインで進入しよう。そのあとすぐに左コーナーが来るので、そこは、左側の壁に沿うように、インベタで曲がればバッチリだ。

⬆ジャンプしたあとは、右から2車線目をキープしたまま、コーナーの入り口まで走る。

⬆タイミングが早くて、イン側の壁に当たりそうになったら、ほんの少しハンドルを戻してやろう。

⬆このあたりから、左にハンドルを切り始める。タイミングは多少なら遅れてもかまわない。

⬆続いて左コーナーガ。すぐにハンドルを左に切り返して、左側の壁に寄っていく。



⬆あとはインベタに走れば、このS字コーナーはクリアー。ドリフトもブレーキも不要だぞ。

第2トンネル〜海岸通り入り口

第1トンネルと同じ考え

第2トンネルは［illegible］
ンで曲がるCARROTよ。
リング性能の高いクルマじゃないとできない。
こういうところで、このクルマとかは
とはいっても これこそ
行ラインの勉強にならない
ので、やはりアウト・イン・
アウト［illegible］
よりためになる。これを
［illegible］

⬆➡左端の車線をキープしておいてコーナーのイン側の壁めがけて曲がり始める。壁をかすめるように通過したあとは、アウト側に抜けていく。

裏技一発!! ノートリフトで曲がっちゃえ

海岸通り入り［illegible］
リフトじゃないと曲がれないよって
やりかたしたいでノートリフトで曲がれるぞ。トンネルを抜けたら、コースの左側を走り、右の壁に表示されているカーブの標識にさしかかる直前に、ハンドルを左に入れっぱなしにすれば、ギリギリで曲がれる。右の壁にぶつかるような曲がり始めるのが遅く、イン側の壁にぶつかるなら早すぎる。かなり微妙なタイミングなので、こればかりは体で覚えるしかないのだ。ホントに、このあとすぐに右コーナーがあるので、曲がれたからといって安心しないよっ

⬆トンネルを抜けたらコーナーに向いてラインを右壁に寄せるようにすぐにコーナーがあるぞ。

➡まっすぐ、1瞬だけ左に切り込むんだ。

左ロングコーナー〜最終コーナー

[illegible]。左いっぱいのコーナーが続く。この当たりは、左、右、左とかなり[illegible]操作が要求されるのが[illegible]。ここはイン・アウト・イン

のキャッチのように、「いーち、にーい、さーん、しーい」と、頭のなかでカウントして、カウントしているときだけハンドルを切ると、ちょうどいい具合だ。あくまでも目安としてなんだけど。

ポイントはタイミングだけ！　[illegible]のときより[illegible]

←コース右端から、ヘアピンコーナーに進入していく。カーブ標識が見えてくるはずだ

初級コースでは難所だった、このヘアピン。曲がるまえにジャンプしないでいいぶん、楽になっている。ドリフトの目印は、右側のカーブ標識で、ここにさしかかったら、アクセルをオフにして、ドリフトを始めよう。タイミングは、これよりもう少し早くても大丈夫だ。

⬆標識にさしかかった瞬間、もしくはその直前からアクセルをオフにしてドリフトを始める

⬆カウンターを当ててクリア。コースの幅が狭いので、車体はなるべくまっすぐに立て直そう。

エクストラ中級コース

このコースは、逆走で様相が劇的に変わるコーナーはあまりない。ということは、難所は難所のままってことだ。

中級コースで難所だったクランクと第2トンネル内の最初のコーナーは、逆走になっても、相変わらず難所のまま。それどころか、クランクは、中級よりも曲がりにくくなっているのだ。こりゃイタイ。トンネル内の、中級では最初のコーナーだった場所も、曲がるタイミングを測りにくい。この2カ所がポイントだね。

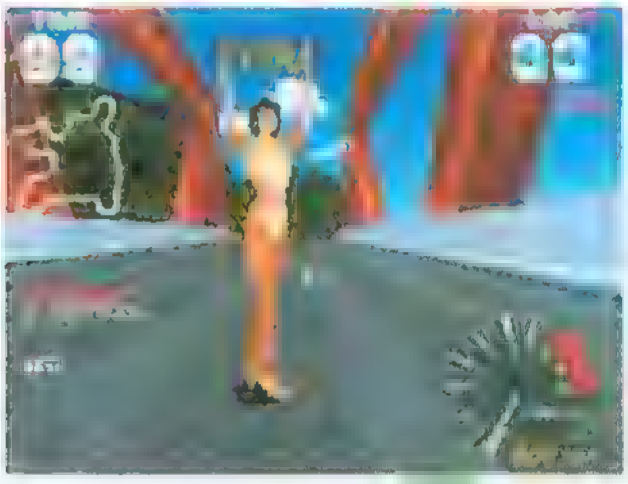
このコースに最適なクルマはコレ！

クランクのせいで、ハンドリングの悪いクルマは、かなりの苦戦をしいられる。CARROT以外でこのコースに合うクルマとなると、グリップ力に優れたRYUKYUか、CARROTに似た性能のPRID'Sあたりだろう。

←CARROTよりもかハンドリングが劣るけどね。

スタート地点〜第1トンネル

エクストラ中級コースのスタート地点は、中級コースでの第2トンネル出口付近。鉄橋を渡ったあたりに設けられている。いつものようにクイックスタートを決めたあとは、すぐに右カーブのトンネルがやってくる。インベタで曲がれるのだが、見た目以上にキツイコーナーなので、あまりハンドルから指を放さないように。右に頻繁にハンドルを入れておけば、まずアウト側に膨らむことはないはずだ。トンネルを抜けたあとは、緩い右コーナーある。アウト・イン・アウトで曲がるところだが、CARROTのようにハンドリング性能が高いクルマなら、インベタで曲がれちゃうのだ。



←スタートは鉄橋から。初級とはまた別のギャルが登場するぞ。

→トンネルのまえに左コーナーがあるけど、これは問題なし。

2周目以降はチト違うぞ

スタートしてすぐのトンネルの入り口は、2周目以降ジャンプ地点になってしまう。スタート直後はスピードが上がっていないので、ジャンプしないんだけどね。跳んでしまうと壁に激突する恐れがあるので、トンネルに入る直前に、一瞬だけブレーキングしておくといいぞ。

←トンネルまえの坂を上ぼった瞬間に、ポンッとブレーキング。

←→右から2番目の車線を走りつつトンネルに突入する。

ブラインドコーナー～ナムコホテルコーナー

エクストラ初級コースと曲がりかたは同じ!!

ナムコホテルまえの上ばり坂は、ブラインドコーナーになっているというのは、まえにも言ったとおり。トンネルのあとの右コーナーを曲がったら、右端の車線をキープして走り、黄色と黒のカーブ標識にさしかかったら、曲がり始めよう。ちょうどいい具合に曲がれるぞ。カーブ自体は緩やかなので、必ずしもこの方法じゃないと曲がれないってわけじゃないけど、この方法を目安にして、タイミングを早めたり、遅くしてみたりしていろいろ試してみてほしい。

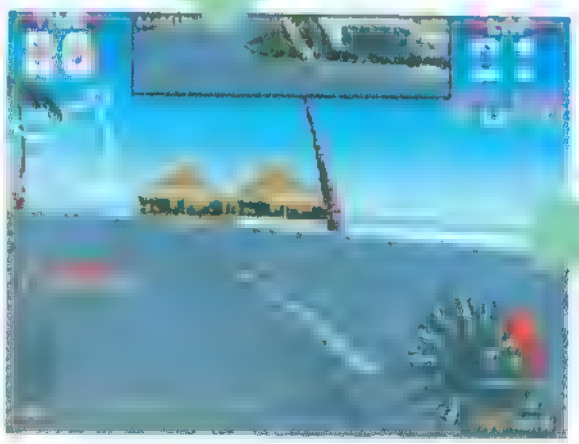
←右端の車線を維持したまま、ナムコホテルコーナーに進入。カーブの標識通過と同時にハンドルを左に切る。

→曲がりすぎると左の壁にぶつかるので、すぐにハンドルを戻そう。

ドリフトをなるべく維持させてクリア

エクストラ初級コースと同じく、正面に見える南国風の小屋が目印となる。ここは、カウンターを当てても、カウンター方向にクルマが流れてしまう傾向があるので、すかさず逆方向にカウンターを当て直そう。そうしないと時速130キロメートルくらいまで減速してしまうぞ。

←セオリーどおり、アウト側からコーナーに進入していく。



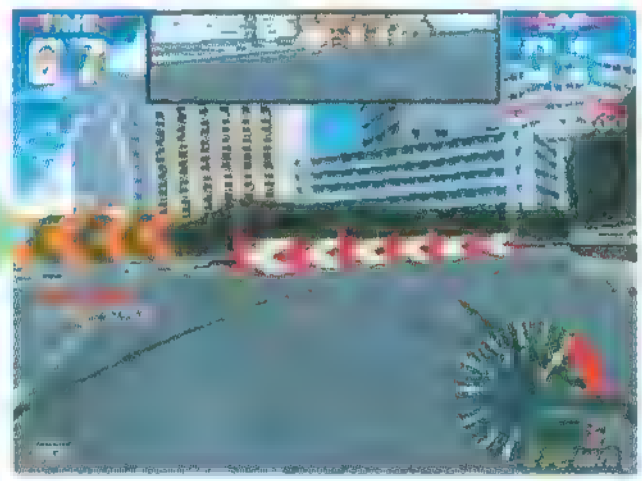
→南国風の小屋が正面に見えたら、ドリフト開始。コースの先が見えたらカウンターだ。

←逆にクルマが流れたら、カウンターを逆方向に当て直す。

S字コーナー

ホームストレートを通過したあと、エクストラ初級コースと共通のS字コーナーを通る。ここもまた、エクストラ初級コースと同じく、アウト・イン・アウトのラインでクリアーすればオーケー。インに入り込むタイミングは、目測でも十分いける。カーブ自体が緩やかなので、ある程度タイミングが違っても、なんとか曲がれるからだ。タイプZで走る場合は、タイミングをいつもより早く取ろう。

➡右から2車線目を走りつつコーナーに接近してハンドルは切りっぱなし。



⬅アウトから一気にインに切り込む。ハンドルは切りっぱなし。

エクストラ中級コース最重要のポイントだ！

フレーキもドリフトもなしで曲がれるのだか、そのタイミングはめちゃくちゃシビア。このS字コーナーは、最初の右カーブよりもそのつぎの左カーブが肝心。その先がジャンプ地点になっていて、クルマをコースに平行にさせていないと、壁に向かって跳んでしまうのだ。だから、ここは左コーナーで、曲がるまえに障害物がある、と考えたほうがいい。最初の右コーナーは、なるべく軽く曲がろう。

⬅第1車線と第2車線をまたぐように進入。ギリギリで曲がるため、あまりアウト側から入る必要はないぞ。

⬆右カーブは、ハンドルをなるべく切らずに曲がる。曲がるというよりも、かわすという感じだ。

⬅すかさず左に目一杯ハンドルを切る。コースと平行にしよう。

第2トンネル

➡まずはラインの確保。右から2番目の車線をキープしておこう。

➡この左コーナーは、ふつうに曲がっても大丈夫だ。

トンネル内に入り、狭い入り口を通過したら、左から2番目の車線をキープしよう。間もなく左コーナーが来るので、ここは通常のアウト・イン・アウトで通過する。トンネル内は、コース幅にゆとりがあるので、多少ラインが狂っても大丈夫だ。つぎに左コーナーがあるが、ここはちょっとカーブが急なので、まず左から2番目の車線を走り、左側の壁にあるカーブ標識にさしかかった瞬間に、右にクッとハンドルを入れっぱなしにしちゃおう。それでここは曲がり切れる。でもこれは、あくまでも曲がれりゃいいっていう安全策。もっとタイムを詰めたいという人は、曲かり始めるタイミングをもう少し早くしてみてるといいぞ。

壁にぶつかるつもりで思いきり曲がれ!!

⬆左の壁に見える、黄色と黒のカーブ標識にさしかかった瞬間に、ハンドルを一気に右に持っていく。コーナー出口が見えてくるまでハンドルは切りっぱなしにしよう。

➡途中でビビってハンドルを戻すと、たいたい左の壁にぶつかって一巻の終わりとなってしまう。己を信じて曲がれ!!

スカイコーナー

⬆➡インにぶつかりそうになったら、ほんの一瞬だけハンドルから指を放し、また左に曲がっていくのだ。

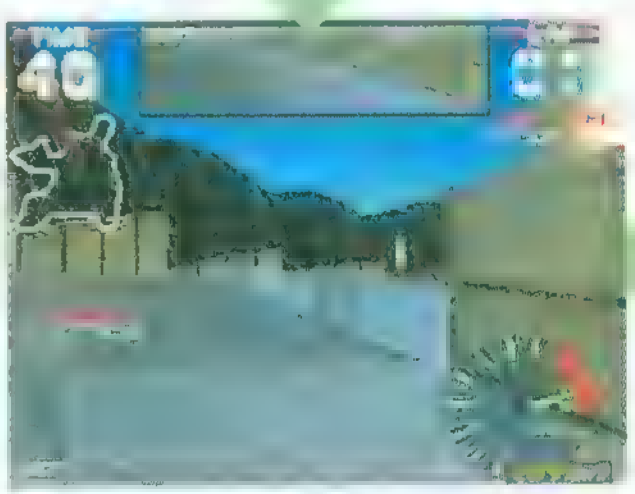
インぬの線が三日月で描れる

中級名物(!?)のスカイコーナーは、中級コースと同じく、インベタで曲がれる。わりとカーブが急なので、ハンドルを一瞬だけ放して調節しながら、イン側をなぞるようにまがろう。最後は若干右に曲がるので、慌てて曲がろうとしてぶつからないように。このへんは覚えてしまえば終わりって程度のところなので、軽く流していこう。

集合ー!!! ノーブレーキで駆け抜けろ

⬆だいたいこのあたりから曲がり始めるといい。もちろんアウト側から曲がり始めないとダメ。

ロングコーナーのあとの、柱が立っているこのコーナーは、ノーブレーキでいける。目印は、やはり柱。進入してから8本目の柱が目前に来たところから曲がり始めたらいい……んだけど、高速で走っているから、数えているヒマなんてないよね。そこで、まずどの柱かを覚えておいて、それでタイミングを取っていけば、うまくいくはずだ。フリーランなどで、柱の位置を確認しておこう。



➡するとこのように、かなりきわどいけど曲がれるのだ。

⬅続いて右コーナーが来るので、返す刀で右に曲がり込む。

灯台コーナー

⬇もうここらあたりで、ハンドルを左に切り返している。そしてアクセルをオフにするのだ。

長めの右コーナーから、間髪入れず

と早めでいい。なぜなら、右コーナーを曲がっている最中に

けないので、どう

に進入はダメだ。

⬆ドリフト開始。ここでカウンターを当て過ぎると、右側の壁に激突してしまうぞ。

⬆コーナーの先が見え始めたら、カウンターを的に当てる。まっすぐドリフトから復帰しよう

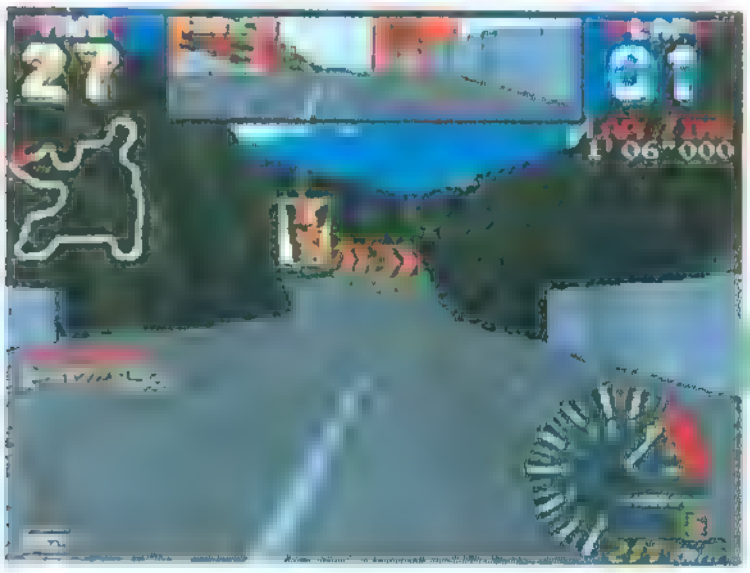
もし車体がフラついたら?

このコーナーは、ドリフトが残りやすい、カウンターの当てすぎで、その方向に流れてしまうことが多いのだ。カウンターは、チョイチョイと小刻みに当てていくようにね。

平八コーナー

[illegible]

[illegible]進入してくと、この標識が正面に見えてくるはず。このときにドリフトをかけると曲がれる。もうひとつの方法は、まっすぐ平八カンバンまで進み、コーナーにさしかかる直前にドリフトをかける、というもの。どちらでも曲がれるので、自分のスタイルに合わせて選んでみて。



⬆[illegible]「標識を目印に」かけ[illegible]左端をキープしたまま、コーナーに接近する。

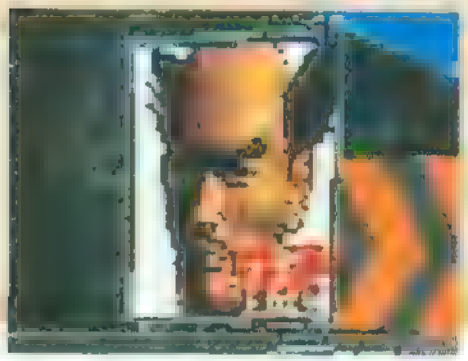
⬇標識が目前に迫ったらドリフトを開始。ちょっとだけ左に入れて[illegible]イン側を向くようにしよう。

➡[illegible]を通過したら[illegible]

⬅鉄橋を通過するまで[illegible]は[illegible]

オッサンも自由だ

平八を目印にする場合、左端から一直線に平八カンバンを目指すラインを取る　つまり、コースを斜めに走っていって、平八カンバンが目前に来たらドリフトを始めればオーケーだ



そんなにニラムなよ

エクストラ上級コース

いよいよエクストラコースもここで最後。ここをクリアーすれば、また新たなエンディングを見ることができるのだ。

〝エクストラ〟でしかも〝上級〟となると、すっげぇ難しいように聞こえるが、難易度はエクストラ中級よりも低い。ロングS字コーナーが、ちょっと勝手が違うが、要はいままで培ったテクニックの延長に過ぎない。コーナーの幅が狭くなっているところが多いので、ていねいにラインを取っていけば、恐くなんかないのだ。

このコースに最適なクルマはコレ!!

このコースは、そんなに急なカーブがないので、ハンドリングが悪くてもなんとかなる。コースに馴れてきたら、BLUE SOLVALOUなどの、ハンドリングは悪いけど、最高速が速いクルマでタイムアップを狙ってみよう。

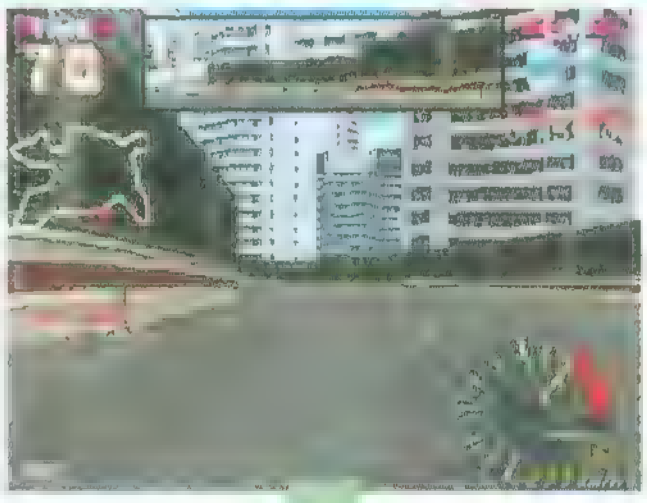
←そろそろテクニカルなクルマに挑戦してみては?

スタート～コース入り口

途中まで同じコースだ。

エクストラ上級コースのスタート地点は、ふつうの上級コースの分岐点付近にある。スタートしてすぐに、エクストラ中級との共通コースに入るぞ。エクストラコース攻略をここから始めるって人は、まえのページに戻って読み直すのだ。

アップダウンがあっても、基本のラインは変わらない



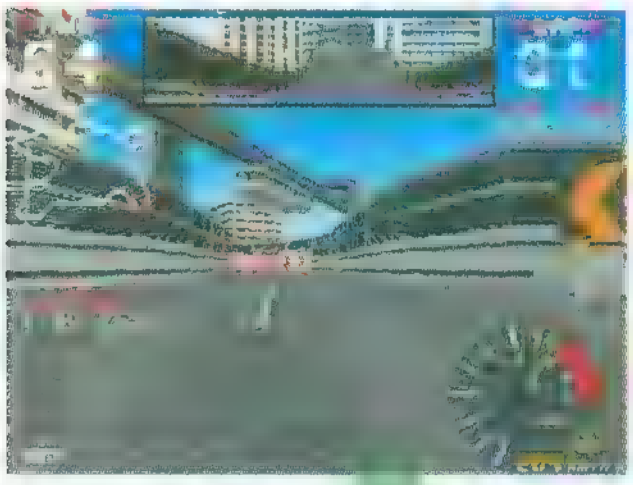
➡コース入り口は、左コーナーから始まるのだ。

ホームストレートを通過したら、いよいよエクストラ上級コースの入り口だ。アップダウンが激しいコーナーだが、アウト・イン・アウトを守れば大丈夫。ただ、コース入り口最後のコーナーは、コースのカーブに沿うように、イン側を保ったまま抜けていこう。ジャンプ地点があるので、車体をまっすぐにしてコーナーを抜けなければならないからだ。

⬆続いて右コーナー。左コーナーのインから、右から2番目の車線に乗り換えるように曲がっていく。

⬆この右コーナーの先がジャンプ地点になっているので、まっすぐ車体を保とう。カーブに沿うように曲がれば大丈夫だ。

ヘアピン〜第2トンネル



←コース幅は狭いけど、心持ちアウト側から進入しよう。

ほんの少しだけドリフト

赤いカーブ標識にさしかかるまえに、ハンドルをちょびっとだけ左に入れてドリフトすれば、あとはクルマがカーブにそって曲がってくれる。曲がり具合は、ハンドルを細かく切って微調整しよう。

←曲がるときだけ、ハンドルを少し左に入れよう

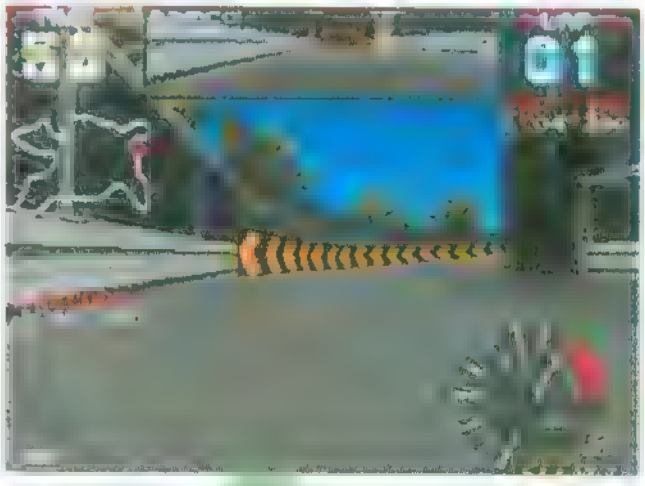
→この標識を目印に、軽くドリフトさせて曲がり始める。

右手のちょいの切り返し90°

トンネル内は、ほとんど1車線ぶんしかないんじゃないか、と思えるほど狭い。じつは2車線ぶんはあるんだけどね。ここでは、入り口に左コーナー、出口付近に右から左への切り返しコーナーが存在する。ただ、この切り返しコーナーは、連続してはいないので、各コーナーをアウト・イン・アウトのラインで曲がれば、問題ないはずだ。コース幅が狭いので、アウト側を走行するのは難しいかもしれないが、ていねいに細かくハンドルを操作すれば大丈夫。けっして大きくハンドルを操作しないように。でも、曲がる！というときは、思い切ってグッとハンドルを切らないと、曲がれないのだ。

←→曲がるときだけ、大きく直線部分は細かくハンドルを切る。

ロングS字コーナー



➡最初のコーナーは、ここはフツウ

⬅インについたら、そのままコーナーを抜けていこう。

このコーナーは、最初の右カーブよりも、むしろつきの左カーブが難関。なにしろ長いので、ドリフトすればいいのかしなくてもいいのか、どこで曲がればいいのか、なんてのがつかみにくい場所だ。結論から言ってしまうと、CARROTのタイプXならノーブレーキで曲がれる。最初のコーナーをインベタで曲がると、そのままの位置から右コーナーのアウト側になるので、そこから左にクイーッと曲がり込んでいけばオーケー。目印として、右コーナーの壁にある、カーブ標識を使う。これが視界に入ったら、曲がり始めよう。カーブ標識にさしかかったあたりからでは遅すぎるぞ。

ここで一気にハンドルを切るぞ！

⬆カーブの標識が画面上に見えたら、迷わずハンドルを右に切ろう。気持ち早めがいい。

⬅⬆あまりにもインに近づきすぎたら、ハンドルを少しだけ戻して、ラインを調整しよう。

標識が見えたらちょっと戻す

最終コーナー

最終コーナーは、右～左～右と3連続のコーナーになっている。最初はとまどうかもしれないが、なんてことはない。各コーナーのイン側を走るような感じで曲がれば、ブレーキもドリフトもいらないのだ。まず左コーナーのインをかすめるように曲がる。するとほぼ正面に、右コーナーのインが見えるので、これをかわすように通過して、最後に左コーナーのインに沿って曲がる。これで終わり。急なコーナーじゃないので、簡単だぞ。

⬇最初の右コーナー。イン側の角っこのあたりを、車体でこするように曲がっていくのだ。

⬆続いて左コーナー。イン側のいちばん出っぱったあたりを、かすめるように通過。

⬆最後の右コーナー。ここは、コーナーのカーブに沿って、インベタで曲がってフィニッシュ!!

もっと速くなりたい人のために

標準的なラップタイムは、1分20秒前後になるだろう。タイプXの場合、ノーミスで周回できれば、1分13秒あたりまで縮めることができるぞ。タイプZのほうが確かに速いが、ノーブレーキで曲がるポイントのタイミングがよりシビアになってしまうので、馴れが必要になるぞ。

⬅タイプZだと、1分8～9秒あたりがベストラップになる。

VS MODE TECHNIQUE

通信対戦テクニック

当たりまえのことだが、対コンピューター戦と対人戦は、根本的に戦いかたが違う。ここでは、通信対戦でしか選べない特別コースと、対人戦で有利になるテクニックを紹介しよう。

特別1コース SPECIAL.1

前作『リッジレーサー』で、初級・中級だったコース。ほぼ前作どおりの走りかたが通用するが、上ぼり、下だりで速度が変わる、ドリフトの感触の変更など、『～レボリューション』で加えられた新要素のため、若干フィーリングは変わっている。前作を持っている人は、引っ張り出してきて比べてみるとおもしろいかもね。

このコースに乗るならこれでキマリ！

急カーブは、ヘアピンひとつなので、もし、ハンデキャップがオフなら、最高速重視のマシンでぶっちぎるのもいいぞ。でもふつうはオンにするので(そうしないと、一度追い越されたら相手か失敗しないかぎり、そうそう追いつけない)、ハンドリング重視がベスト。

ポイントは灯台まえのヘアピンコーナー

←右に力いっぱいハンドルを切り込んでいくのだ!!

ロ→ンチ→ンアウ→ンがポイント。

トンネル前のS字コーナー

このコースも、基本のCARROTで走った場合で紹介するぞ。スタートしてすぐにS字コーナーかあるが、これはアウトいっぱいからアウト・イン・アウトで曲かれば、最初のコーナーは、ギリギリ曲かることができる。つぎのコーナーは、最初のそれよりも緩やかなので、カーブをなぞるように曲がればオーケー。トンネルを抜けるまえから、アウト側にラインを取っておくのがポイントだ。コース幅が広いので抜きどころでもあるぞ。

いちばんの難所がココ 失敗は命取り!?

←お約束のアウト側からのアプローチ。ここから一気にイン側に切り込む。

ドリフトが必要なのはここだけだ。左のカーブ標識にさしかかる直前にドリフトしていき、コースの先か見えたらカウンターを当てて立ち上がろう。ファイナルラップで失敗すると、ほぼ負け確定だぞ。

➡標識にさしかかると同時にドリフト開始。ウィニングは早めに取ろう。

↑先が見えそうだな、てときにカウンター を当てれば、キュッという具合にグリップが回復する。

特別コース2 SPECIAL 2

前作の上級・タイムアタックだったコース。途中までは、初級・中級コースと共通だが、途中で分岐して、難易度の高いクネクネしたコースに入る。ここのロングカーブがちょっと曲者だが、上級コースのロングカーブと同じ要領で曲がれる。コーナーが多いので、わりとパッシングポイントが多い。熱い対戦が楽しめるぞ。

このコースに最もクルマはコレ!

さすがにこのコースには、最高速よりも、ハンドリング重視のマシンのほうがいい。失敗しないという自信があるなら、BLUE SOLVALOUで先行逃げ切りもできるが、追い上げる戦いかたが好きな人は、CARROTかRYUKYUを選んだしたほうがいい。

←RYUKYUのグリップ力がかなり頼りになるはずだ。

分岐点からの狭いコースを制するのがカギ

上級のロングコーナーと同じ

分岐コースにあるヘアピン（赤いヘアピンの標識がある）は、上級コースのロングコーナーと同じく、ハンドルをちょっとだけ切ってトリフトでクリアーできる。トリフト中はコーナー方向にチョコチョコとハンドルを切って、コースの先が見えたらカウンターを当てればいい。

細かいコーナーの連続に

ヘアピンのあとは、細かいコーナーがクネクネ続くが、ここはエクストラ上級コースの最終S字コーナーの要領でいこう。各コーナーのイン側をかすめるようなラインで、なるべくハンドルを切らずに、直線的に駆け抜けるように。キツイところだが、それだけに抜きどころでもある。相手がコーナーを曲がるのに集中しているところを、サッとパスしていこう。

そしてラストの5字でミスしないように

➡➡最初のコーナーはすごく簡単なので、つぎのコーナーをまっすぐ抜けることに専念しよう。

最終コーナーは、S字状になっていて、2番目の左コーナーは、ジャンプ地点になっている。曲がるのはそんなに苦しくないが、2番目のコーナーをまっすぐ抜けないと、壁に向かって跳んでしまう。ファイナルラップなどでそんなふうになったら、せっかく先行していてもすべてがパーになってしまうので、コーナリング中にしっかりと方向を調整しておこう。キチンと曲がり切れないようなら、ブレーキを押したほうがマシだ。

通信対戦を制するテクニック

対人戦は、コンピューターのように、自分が好きなときに抜けるわけじゃない。相手はやっきになってブロックしてくるはずだ。ただがむしゃらに抜きにいってもラチが明かないので、ここでは、通信対戦で有利になれるクルマと、追い抜き合戦になった場合に有効なテクニックとは何か、ってのを考えてみたのだ。

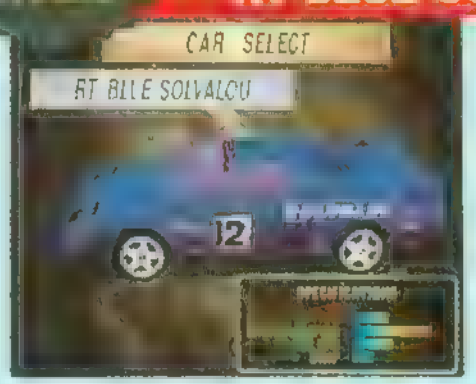
対戦に有利なクルマとは?

これはハンデキャップがオンとオフで違ってくる。オンの場合、うしろのクルマの最高速が、かなりアップするので、ハンドリングの悪いクルマだと、操作しづらくなる。となると、ハンドリング性能かいいRYUKYUかCARROTが使いやすいということになる。これだとスピードが上がっても、なんとか曲がれるはずだ。逆にハンデがオフだと、最高速重視のマシンのほうが、先行逃げ切りしたり、追い抜かれても抜き返すことが可能、という点で有利だ。となると、オススメはBLUE SOLVALOUたね。

オススメ **GARAGA RT CARROT**

←コーナリング中でも、ラインを変えられる自由度があるので、相手を抜くのには有利。安心感があるクルマだ。

オススメ **RT BLUE SOLVALOU**



←とにかくスピード重視。ハンデオフで、腕に自信がある人向け。白いクルマで戦うのは、やっぱ邪道でしょ。

ブロックなくして勝利はないのだ

ハンデがあると、基本的にうしろのクルマが抜きに来るはず。そうでなくともブロックがうまいと、やはり対戦では強い。コツは、わざと左か右に寄ってコースを開けておき、相手がそこに割り込もうとするところを、カツンッと自分のクルマのケツを当ててやるのだ。左の写真のバックミラーを参考にしてみてくれ。

SPECIAL TECHNIQUE

スペシャルテクニック

最後にとっておきのスペシャルテクニックを公開する。これから9ページに渡って紹介している秘技は全部で12。これだけ知ってりゃキミも明日からリッジレーサー　レボリューション博士だ！　なんて使い古されたフレーズで締めてみたい。

3パターンあったエンディング!?

このゲームのエンディングは、初級、中級、上級の3つのレベルすべてで1位をとると見られるんだけど、じつは3パターンものエンディングが用意されているのだ。3パターンのエンディングはそれぞれ、レベルクリアーのしかたによって、初級用、中級用、上級用に分けられている。つまり、いちばん最後に1位をとったレベル用のエンディングが用意されているってわけだ。たとえば、初級→上級→中級の順にクリアーしていけば、最後が中級だったので中級用のエンディングが流れるという具合。

初級のエンディングは海岸沿いや山あいのきれいな景色を楽しめるようなもの。中級は夕映えのコース、上級は都市部をメインに、いかにも『リッジレーサー』らしいコース景観を楽しむことができる。

⬆すべてのレベルで1位をとる。まずはこれから。

3タイプのライバルカーを使用可能にせよ

エンディングを見たあとタイムトライアルに出現する謎のライバルカーたち。余裕を見せて2週目の途中で停車してプレーヤーを待ち受けていたりする強者だが、こいつらを負かすことができれば、そのライバルカーを自分で乗り回すことができるようになるのだ。並大抵のテクニックでは倒せないが、ぜひがんばってもらいたい。

タイムトライアルで勝て

初級

前作『リッジレーサー』にも登場したライバルカー。2週目でやつの前に出たら、バックミラーで後ろに注意しながら走ろう。黒い車体が迫ってきたら、自分のクルマのケツをぶつけてブロックしてやろう。

詳細は22ページ

中級

『レボリューション』から登場。最高速は13th RACINGよりも速い。13th RACINGを使えるようになってから勝負したほうがいいが、そうでなければやはりブロックを駆使して戦うしかないだろう。

詳細は23ページ

上級

ただ走るだけでも難しい上級コースでこの最強ライバルカーとやりあうには、13th～のどちらかを使うしかあるまい。それでしかも、ブロックを多用しなければ勝つことはできないだろう。練習あるのみだ。

詳細は24ページ

上位グレードのクルマが登場する!?

初級、中級、上級すべてで1位をとると(エンディングを見ると)、レースとフリーランをプレーするときに、上位グレードのクルマ(最高速が速いタイプ)が使えるようになるぞ。グレードのタイプはS、R、X、Zの4種類。それぞれノービス(初級用車)、アドバンスド(中級用車)、エキスパート(上級用車)、エクセレント(上級タイムトライアル用車)の意で、順に最高速が速い。

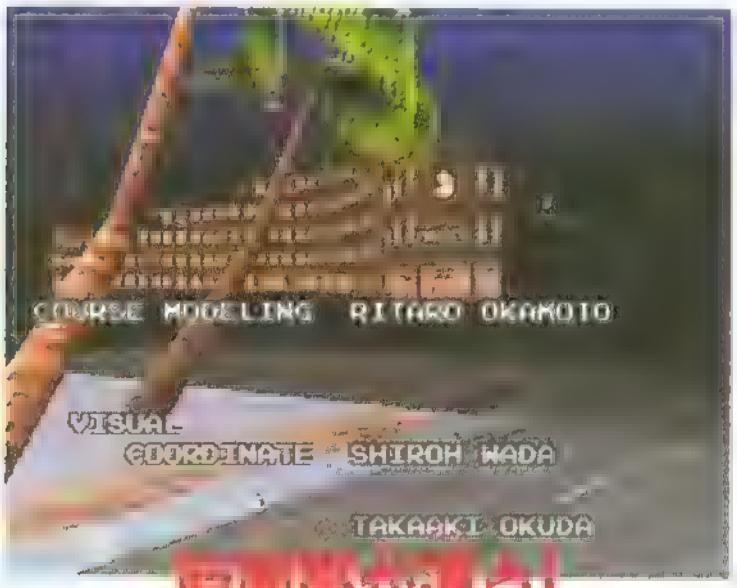
グレードは、レベル、レースモード、使用するクルマを選んだあとで選択することができる。好きなコースを好きなグレードのクルマで疾走するのだ。

←なにはともあれ エンディングを見るまでやりこむのだ。

→クルマを選んだあとにタイプが選択できるようになるぞ。

ひと味違うEXTRAのエンディング

エンディングまでいくとプレーできるようになるエクストラコースをクリアーすると、エクストラ用のエンディングが見られるのだ。といっても、基本的にノーマルのものと変わらないんだけどね。違うのは最後に駆け抜けるクルマが自分の使っていたものになるのと、最後のメッセージのみ。でも見てみたいよね。



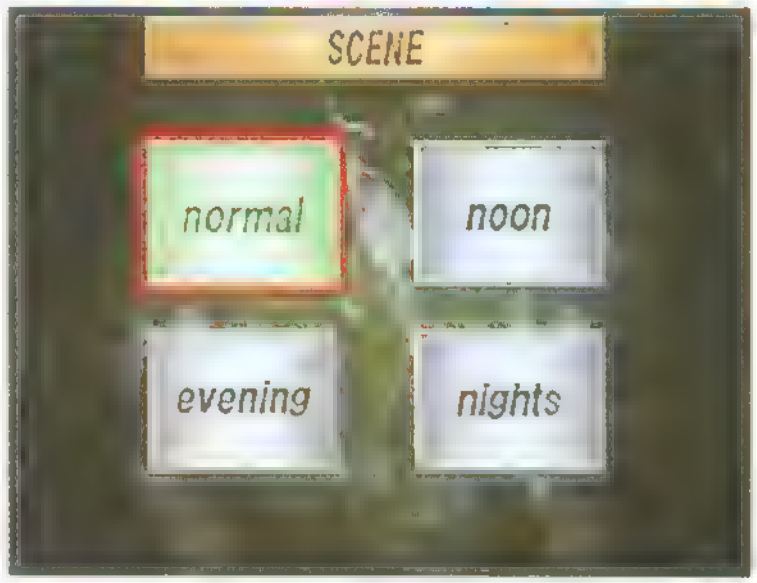
同じ絵が違う!

最後のメッセージが違う!

お好みのシーンでレッツドライビング！

エクストラコースをクリアーしてエクストラのエンディングを見ると、シーンセレクトができるようになるのだ。シーンセレクトとは、簡単に言うと、各コースを走るときの時間帯を選択できる機能のこと。たとえばNIGHTSを選べば、どのコースをプレーするときでも夜のグラフィックになるぞ。NOMALは普段通り時間の変化がある。また、ミュージックプレーモードでもシーンセレクトの効果があるので、試してもらいたい。

OTHERSで選択



⬆シーンセレクトするときはOTHERSでね。

NOMAL ノーマル

NOON 昼間

EVENING 夕焼け

NIGHT 夜

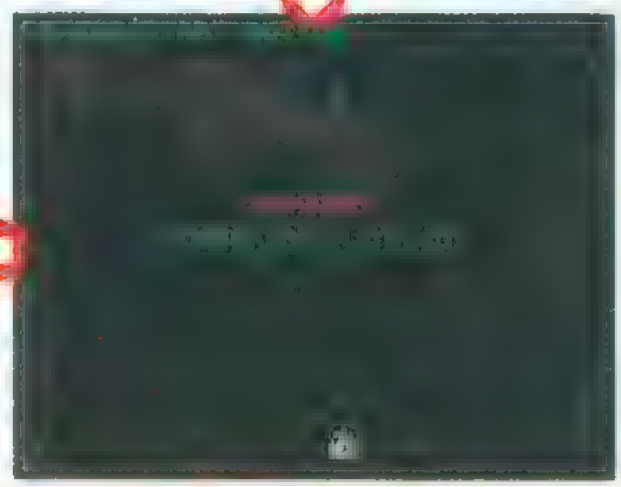
プリティーレーサーモードに突入せよ

ローディング中にプレーすることのできる『ギャラガ'88』のボーナスステージ。これをパーフェクトクリアーする（敵を全部やっつける）と、使えるクルマが8台追加されるってのは8ページで解説したとおり。このときさらに、1発も撃ちもらしなくヒット率100パーセントでクリアーすると、なんとプリティーレーサーモードに突入するのだ。このプリティーレーサーモードとは、下の写真のような、プリティーなクルマでレースができるモードのこと。レッツチャレンジだぜ！

モード突入までの流れ

ローディング開始

ギャラガ'88プレー



ヒット率100パーセント

プリティーレーサーモード突入!!

注意事項

プリティーレーサーモードでプレーしたときに使えるようになったファイバルカー(71ページ参照)や、叩き出したレコードタイムはセーブすることができないのた。しかも、通信対戦もすることができない。プリティーレーサーモードは、ちょっとしたお遊びと考えておくのが賢明だろう。

ドリフトコンテストにチャレンジしよう

この『レボリューション』には、左ページで紹介しているプリティーレーサーモードのほかに、もうひとつおもしろい隠しモードがある。それがドリフトコンテストモードだ。簡単に言うと、タイムトライアルモードにおいて、特定のコーナーでドリフトをすると採点がなされるというモードだ。モードに突入するには、タイムトライアルを選択し、使うクルマを決め、STARTをするときにアクセルとブレーキのボタンを同時に押せばよい。採点されるコーナーではスピニングポイントと英字で表示される。ここで思う存分ドリフトをしてやろう。

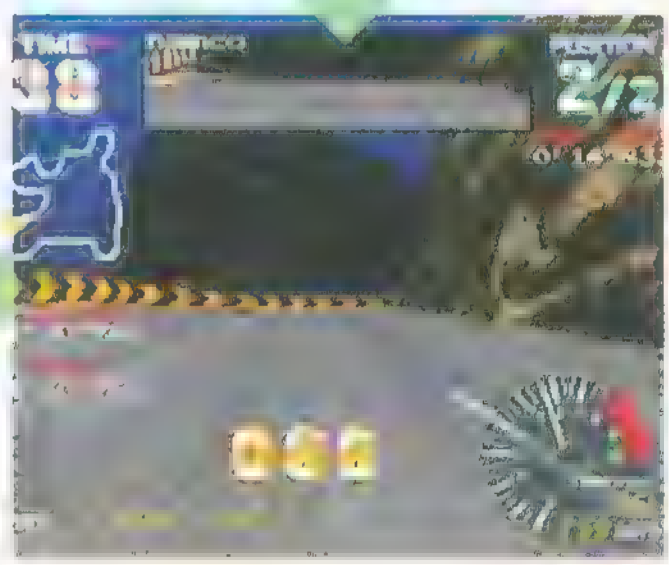
←タイムトライアルを選択し、使用するクルマを決めよう。

➡アクセルとブレーキを同時に押してレースをスタート。

最初のコーナーでスピン

ドリフトに成功

スピニングポイント画面



最後のコーナーでスピン

いつものコースにあきたらミラーモード

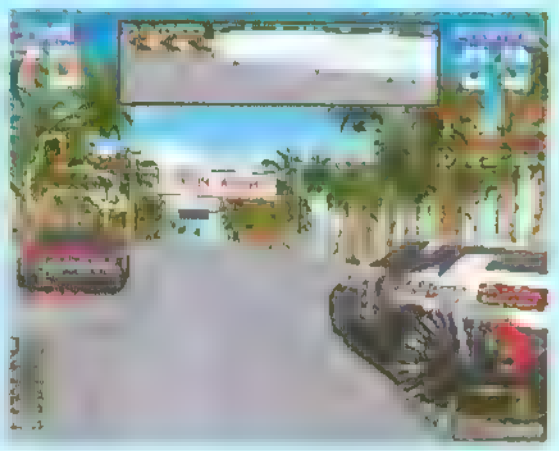
スタート地点のすぐ後ろにある壁に時速100キロ以上のスピードでぶつかると、ミラーモードに突入する。ミラーモードとは、すべてが鏡に写った世界になったようなモードで、左右が逆になっている。

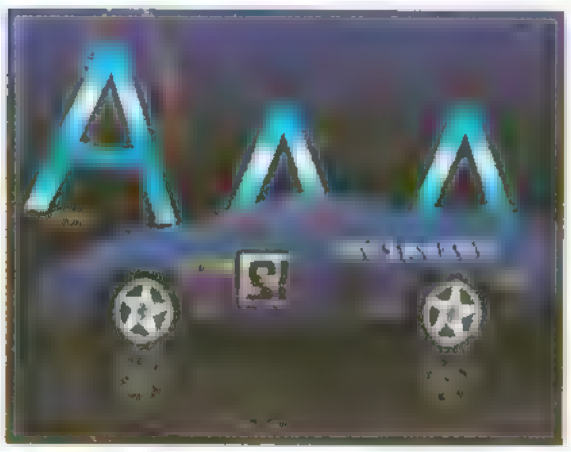
注意事項としては、スタートしてから時間が経ちすぎたり、スタート地点から離れすぎたりすると、ぶつかるべき壁がなくなってしまうという点がある。また、レコードタイムなどは、ノーマルと同じランキングの場所にセーブされる。このときミラーモードで出したレコードのところには、普段とは逆向きのクルマが表示されるので、ひと目でわかるのだ。

←スタート地点から走り出して、すぐ後ろの壁に向かってもどれ

➡時速100キロで壁に激突すると、ミラーモードに。

ミラーモードに突入





ミラーモードはエクストラコースにもあるので挑戦してみてね

ちょっとしたイタズラ!?スポットライトを動かそう

このゲームのタイトル画面は、チェッカーフラグの上にタイトルロゴが乗って、スポットライトが当たっているようなつくりになっているが、じつはこのスポットライトでちょっとしたお遊びができる。

L1とR1ボタンを押しながら方向キーを押すと、その方向にスポットが移動する。L1とR1ボタンを押しながら□ボタンでスポット拡大、×ボタンで縮小させることができるのだ。あわせ技も可能。

位置を変えて

大きさを変えて

走りやすい視点と環境をみつけよう

レース中にポーズをかけて視点切り換えボタンを押しながらL1及びR1ボタンを押すと、そのときの視点に応じて、つぎのようなことができるのだ。まずドライバーズビューでは、バックミラーを出したり消したりできる。ビハインドビューでは、クルマの位置を変える(ズームイン、ズームアウト)ことができるのだ。

ビハインドビュー

➡もっともズームインしたところ。いつもどおりだ。

⬅ズームアウトするとブロックをしやすくなるのだ。

ドライバーズビュー

➡バックミラーを消すと前作『リッジ』みたいだよね。

カーセレクト画面で遊んじゃおう

77ページのスポットライトネタよろしく、ちょっとしたお遊びテクニックを紹介しよう。カーセレクト画面及びコースセレクト画面で、クルマとコースをいろいろな角度から眺められるという技だ。

まず、L1、R1ボタンを使うと、普段はゆっくり回転しているコースとクルマの回転速度と方向を変えることができる。うまく調節すれば、停止させることも可能だ。方向キーの上もしくは下を押すと、コースならびにクルマを見る角度を上下に移動させられる。また、L2、R2ボタンでクルマの前輪の角度を変えることもできるぞ。

←＋ボタンを使ってコースを真上から見てみたところ。

→L2、R2ボタンを使ってタイヤの角度を変えたところ。

セーブデータの秘密大公開

メモリーカードにセーブしたデータには、これまでプレーした時間が記録されている。その横にさらに謎の文字が表示されている場合がある。この文字には、下の表で解説したような意味があったのだ。そうとわかれば、目指すは8DKAということになるね。しかも早い時間で。

←やったぜ8DKA！でもちょっと時間を掛けすぎだね。

8	『ギャラガ'88』をパーフェクトクリアーして使えるクルマが8台増えている状態
E	初、中、上級をクリアーしてエンディングを迎え、エクストラコースで走れるようになった状態
D	初級のタイムトライアルで13th RACINGに勝っている状態（Eは満たしているので消滅）
K	中級のタイムトライアルで13th RACING KIDに勝っている状態（Eは消滅）
A	上級のタイムトライアルでWHITE ANGELに勝っている状態（Eは消滅）

ASPECT

月刊ファミ通Bros.

SUPER桃太郎電鉄DX
プレイングガイド

●B6判　96ページ

好評発売中! 580円

©1995 HUDSON SOFT ©1995 AMCCUS

スーパードンキーコング2
ティクシー&ティディー
クレムリン島が102パーセント
わかっちゃう本

●B6判　96ページ

1月25日

発売予定580円

株式会社アスペクト

〒151-24　東京都渋谷区代々木4-33-10　電話(03)5351-8191

表示価格は消費税込みです

RIDGE RACER REVOLUTION PERFECT GUIDE

リッジレーサー
レボリューション
パーフェクトガイド

1996年1月27日 初版発行

STAFF

発行人	塩崎剛三
編集人	浜村弘一
編集長	野田稔
副編集長	鈴木弘明
発行所	株式会社アスペクト
	〒151-24　東京都渋谷区代々木4-33-10　電話 03-5351-8191
編集・構成	株式会社アスキー　月刊ファミコン通信編集部（担当：鈴木弘明）
執筆	青木宏行（月刊ファミコン通信）
デザイン	スタジオゲイト
デザイン監修	山田康幸（月刊ファミコン通信）
イラスト	長嶋弘美
出版業務	中尾敬子
出版営業	後藤剛
印刷	大日本印刷株式会社

本書は著作権法上の保護を受けています。本書の一部あるいは全部について（ソフトウェア及びプログラムを含む）、株式会社アスペクトからの文書による承諾を得ずに、いかなる方法においても無断で複写、複製することを禁じます。

マーク、PlayStationは株式会社ソニー・コンピュータエンタテインメントの商標です。

本書の内容についてのご質問は、祝日を除く毎週火曜日から木曜日の午後2時から4時のあいだに電話03-5351-8223まで。

ゲームの内容に関するご質問についてはお答えできませんのでご了承ください。

©1993, 1994, 1995 NAMCO LIMITED
©1996 ASCII

定価はカバーに表示してあります。　ISBN4-89366-453-0 PRINTED IN JAPAN
●1188798

リッジレーサー レボリューション
パーフェクトガイド

月刊ファミ通Bros.の本

■SUPER桃太郎電鉄DX
　プレイングガイドブック
好評発売中！

■スーパードンキーコング2
　クレムリン島が102パーセントわかっちゃう本
1月25日発売予定

ISBN4-89366-453-0

C0076 P580E

9784893664532

編集制作：アスキー
発　　行：アスペクト

定価580円(本体価格563円)

1910076005801

リッジレーサー レボリューション
パーフェクトガイド

月刊ファミ通Bros.